

RAPPORT

SUR LES

TRAVAUX DE COLONISATION

DE 1858,

ADRESSÉ À

L'HON. P. M. VANKOUGHNET,

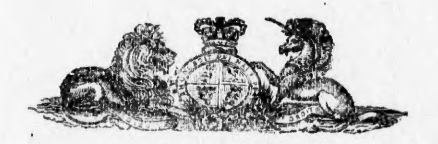
Commissaire des Terres de la Couronne,

PAR

T. BOUTILLIER,

Inspecteur des Agences.

Imprimé par ordre de l'Assemblée Législative.



TORONTO:

IMPRIMÉ PAR JOHN LOVELL, COIN DES RUES YONGE ET MELINDA.

1859.

RAPPORT

SUR LES

TRAVAUX DE COLONISATION

DE 1858,

ADRESSÉ À

L'HON. P. M. VANKOUGHNET,

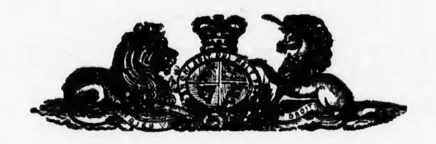
Commissaire des Terres de la Couronne,

PAR

T. BOUTILLIER,

Inspecteur des Agences.

Imprimé par ordre de l'Assemblée Législative.



TORONTO:
IMPRIMÉ PAR JOHN LOVELL, COIN DES RUES YONGE ET MELINDA.
1859.

RAPPORT

SUR LES

TRAVAUX DE COLONISATION DE 1858.

BUREAU DE L'INSPECTEUR DES AGENCES,
St. Hyacinthe, 7 février 1859.

A L'HON. P. M. VANKOUGHNET,
Commissaire des terres de la couronne,
etc., etc., etc.
Toronto.

MONSIEUR,—En vous adressant ajourd'hui le rapport annuel que j'ai l'honneur de vous faire sur les travaux de colonisation opérés dans le Bas-Canada, en 1858, je me crois obligé de vous dire, pour pallier quelques-uns de ses défauts, qu'un certain nombre des conducteurs de travaux, comptant probablement sur une réunion du parlement plus éloignée, ne m'ont transmis que tout dernièrement leurs réponses à une circulaire que je leur ai adressée le 25 novembre dernier, et qu'aujourd'hui même cinq d'entr'eux ne l'ont pas encore fait.

Je vous prie, cependant, de ne pas considérer ces réflexions comme comportant un reproche de négligence, parce que (je dois m'empresser de l'avouer) j'ai toujours trouvé chez les conducteurs de travaux autant de zèle que d'intelligence dans l'exécution de leurs devoirs, toujours difficiles et souvent rigoureux.

L'état avancé de la saison à l'époque où le parlement a été prorogé, en 1858, (le 16 août), le temps nécessaire pour faire la répartition de la somme votée dans la dernière session, les lenteurs inévitables dans l'organisation des partis de travailleurs, et, en certains cas, des partis d'exploration, ont considérablement retardé le commencement des travaux de colonisation de l'année. De plus, les pluies et les gelées étant survenues, les premières en grande abondance, les secondes plus tôt que d'ordinaire, la cessation des travaux a dû conséquemment avoir lieu aussi à une époque moins avancée que l'an dernier.

Il n'a donc pas été possible de faire, en 1858, une étendue de chemins de colonisation ausi considérable que dans les précédentes.

Néanmoins les renseignements que vous trouverez à la suite de ce rapport sous les noms respectifs de chacun des chemins dans lesquels on a fait des travaux en 1858, vous prouveront, j'espère, que les progrès de la colonisation dans cette dernière année ne laissent pas d'être très importants.

La somme qui a été employée dans cette dernière année a été de $27,289.74.

La balance restant sera employée durant le cours de 1859.

Ce délai, dans l'emploi de cette dernière somme, si l'on considère les désavantages qu'il y a à faire des travaux dans les derniers jours de l'automne, ne doit

pas être regardé comme un mal. Il est facile de comprendre que, avec une somme donnée, il sera possible de faire, dans les bois, un tiers plus d'ouvrage, et aussi de meilleur ouvrage, dans les jours beaux, longs et secs de l'été, sur un terrain asséché et meuble, que dans ceux de l'automne, courts, pluvieux et froids, sur un terrain saturé d'eau ou congelé.

Quarante milles de chemin, ouverts avant 1858, ont été parachevés dans cette même année.

Cinquante-neuf milles neuf arpents ont été ouverts et complétés en 1858.

Cinquante-et-un milles et un arpent ont été simplement ouverts cette même année ; ce qui donne quatre-vingt-dix-neuf milles et neuf arpents de chemin rendus praticables pour les voitures d'été, et cinquante-et-un milles et un arpent pour les voitures d'hiver, et en totalité cent cinquante milles et dix arpents de chemin ouvert ou complété en 1858.

Depuis 1854 à 1858 inclusivement, il a été ouvert ou complété 1143 milles de chemin de colonisation.

De plus, une étendue assez considérable de chemin a été réparée, et d'anciens ponts ont été reconstruits ou réparés dans cette même année, (1858).

Sept milles soixante-quinze pieds de pont et deux milles et un arpent de pontage sur terre (*causeways*), ont été construits aussi en 1858.

Le coût des chemins construits en 1858, a été, terme moyen, de $180, y compris les ponts.

Si nous avons à regretter qu'il ait été fait moins de chemins en 1858 que dans les années précédentes, nous avons du moins la satisfaction de pouvoir féliciter le pays sur un développement progressif, et maintenant bien évident, de la colonisation dans les divers townships au nord et au sud du St. Laurent, dans les townships de l'est et ceux de l'Ottawa.

Quoique ce ne soit que par un recensement qu'il soit possible d'obtenir des dénombrements et des statistiques exactes, les renseignements que j'ai pu me procurer de la plupart des conducteurs de travaux ne démontrent pas moins que le défrichement des terres et l'augmentation de la population des townships est considérable.

Pour vous donner l'occasion de juger vous-même de ces progrès, je prendrai la liberté de vous donner aussi sommairement que possible quelques faits et opinions, extraits des rapports qui m'ont été adressés par plusieurs conducteurs en réponse à ma circulaire du 25 novembre 1858 :

Extrait du rapport de MM. Garneau et Coulombe, conducteurs du chemin Mégantic, comté de Compton.

" La colonisation a fait de rapides progrès dans les townships de Stratford, Winslow et Whitton, depuis les cinq dernières années. Un grand nombre de familles sont venues s'y établir l'été dernier. Il n'y a pas de doute que le chemin de Mégantic, une fois terminé, ne se borde de colons industrieux qui feront valoir les terres qui avoisinent le grand lac Mégantic. Un grand nombre de familles canadiennes et écossaises n'attendent que l'ouverture du chemin pour s'y fixer."

Extrait du rapport de M. Joseph Roy, conducteur du chemin Pohénégamook, comté de Kamouraska.

" Dans les townships d'Ixworth et de Woodbridge les terres sont presque toutes prises. Un bon nombre de personnes ont marqué des terres dans le township de Pohénégamook, et se proposent de prendre ces terres dès que le chemin sera ouvert."

Extrait du rapport de M. J. Bte. Gaudin, conducteur du chemin de Kinogami, comté de Chicoutimi.

" Dans les townships qui environnent ce chemin, la population, depuis cinq ans, a augmenté de 1000 à 1200 âmes."

Et ceci, quoique les habitans des vieux établissements ne puissent encore aujourd'hui parvenir au Saguenay que par voie de navigation, de trente lieues plus ou moins, les chemins de St. Urbain et de la Malbaie n'étant pas encore dans un état de confection suffisant pour le transport des effets et voyageurs.

Extrait du rapport de M. Elie Audet, conducteur du chemin de Buckland et de partie du chemin Taché, comté de Bellechasse.

" Les progrès de la colonisation sont considérables. La forêt recule chaque année et fait place à de beaux champs de grains. La population résidente a augmenté d'au moins un quart dans l'année. Le surplus de la population des comtés de Lévi, Dorchester et Bellechasse se dirige là. Dans peu d'années, il y aura plusieurs grandes paroisses."

Extrait du rapport de M. George Hamilton, conducteur de plusieurs chemins dans le comté d'Argenteuil.

" Les progrès de la colonisation dans le township de Morin, en y comprenant la partie située dans le comté de Terrebonne, a augmenté, je pense, d'un tiers depuis cinq ans, en raison du grand nombre de Canadiens-Français venus des anciennes paroisses.

" Les townships à travers lesquels passe le chemin de Dalesville paraissent devoir dépasser en progrès tous les autres du comté, et je crois que dans cinq ans il restera à peine un lot de vacant."

Extrait du rapport de MM. Farrell et Deslages, conducteurs du chemin de la rivière du Désert, comté d'Ottawa.

" Le montant des affaires qui se font sur ce chemin a quadruplé pendant les derniers neuf mois. La population a augmenté de 25 pour 100 pendant les derniers douze mois dans les townships par lesquels passe le chemin. Une nouvelle église a été bâtie dans le township de Wright, et le site d'une autre église, dans le township de Low, a été fixé."

Extrait du rapport de M. Luc Gélinas, conducteur du chemin de Caxton, comtés de St. Maurice et Maskinongé.

" La colonisation a fait de grands progrès le long de ce chemin. Des terres qui, avant son ouverture, ne valaient que deux à trois piastres en valent aujourd'hui de six à sept cent.

" Ce chemin offre de si grands avantages que l'on voit tous les jours des habitans laisser leurs vieilles terres pour aller s'établir sur ce nouveau chemin. Dans ces nouveaux townships, dans les cinq dernières années, la population a triplé.

" Le site d'une église y a été marqué cette année."

Extrait du rapport de M. Peter Skelly, conducteur du chemin de Chertsey, comté de Montcalm.

" La colonisation a fait de grands progrès dans cette section du pays, dans les localités que traversent les chemins de colonisation et surtout dans Chertsey où pas moins de 200 terres ont été occupées depuis ces deux dernières années.

"Grand nombre de maisons ont été construites cette année sur le chemin Chertsey. Il y en a eu même de construites jusqu'au neuvième rang du township Chertsey."

Extrait du rapport de M. Cyrille Magnant, conducteur du chemin Magnant, dans Shawanigan, comté de St. Maurice.

"La colonisation marche à grands pas depuis cinq ans, sur le côté ouest du St. Maurice. Une magnifique paroisse s'est emparée de la forêt et ses 200 habitans y trouvent amplement les besoins de la vie."

Extrait du rapport de C. F. Caron, conducteur du chemin de St. Simon, comté de Rimouski.

"Le nombre des colons résidants sur le chemin de St. Simon a doublé l'année dernière."

Extrait du rapport de M. Ambroise Gagnon, conducteur du chemin Harvey, Tremblay et Simard.

"La population a augmenté de moitié depuis cinq ans. Le site d'une église a été marqué dans Tremblay et les travaux de construction commencés."

Extrait du rapport de M. Ampleman, conducteur du chemin Laval.

"Depuis qu'on a l'espoir d'avoir un chemin, 250 personnes, au moins, ont pris des terres dans Laval."

Il serait très possible de multiplier le nombre de ces citations, mais je pense que celles-ci suffiront pour prouver que la colonisation a enfin pris son élan ; que, dans différentes parties du pays, la population surabondante des vieux établissements, les jeunes gens surtout, ont ouvert les yeux et voient que c'est dans nos belles et vastes forêts, et non à l'étranger, qu'ils trouveront une ample rémunération de leurs travaux, l'abondance, l'indépendance, tout ce qui, enfin, constitue le bonheur que l'homme raisonnable peut désirer.

Outre certains grands chemins maintenant ouverts ou en voie de l'être, tels que le chemin Pacaud qui, passant par Chester, Ham et Wolfetown, lie les deux grandes voies dites "Craig" et "Gosford ;" le chemin Mégantic et celui de St. François, tous trois dans les townships de l'Est ; celui de la rivière du Désert, dans le comté d'Ottawa ; ceux de St. Urbain et de Kinogami, dans les comtés de Charlevoix et de Chicoutimi, et aussi celui dit "Taché," etc., etc., un nombre de petits chemins commencés dans le but d'établir une voie de communication entre certaines paroisses et les terres adjacentes de la couronne qu'on savait être propres à former de nouveaux établissements.

Quoique ces derniers chemins ne soient pas complétés, ils ont déjà produit les meilleurs résultats. Les terres de la couronne, vers lesquelles on les dirige, ont été prises par les colons avec empressement dans l'intention de les établir et de s'y fixer, dès que l'état des chemins permettra le transport de leurs produis, comme potasse, grains, etc., ainsi que des effets dont ils auront besoin eux-mêmes pour commencer l'exploitation de leurs terres.

Dans quelques localités, la distance entre les vieux établissements et le terrain à coloniser est si peu considérable que le jeune colon peut aller, le matin, travailler à ses défrichements et revenir le soir se reposer sous le toit paternel.

Cette proximité des terres de la couronne et des vieux établissements est d'autant plus avantageuse pour le colon qu'elle peut permettre que, sans inconvénient, il soit déchargé d'une des conditions de la vente des terres, savoir celle de construire immédiatement un bâtiment pour s'y loger.

Dans tous les cas où des terrains de la couronne situés auprès des anciennes paroisses seront propres à la formation d'un certain nombre d'établissements, on devrait donc, le plus promptement et le plus complètement possible, rendre ces terrains accessibles aux colons.

Dans mes précédents rapports j'ai eu plusieurs fois l'honneur d'exposer à vos prédécesseurs l'inefficacité des lois actuelles de voieries dans le Bas-Canada, en tant que les chemins de colonisation sont concernés.

Le plus grand nombre des municipalités dans les townships ne font rien ou presque rien. Les principaux chemins de colonisation ne sont pas réparés, et cet abandon des chemins que le gouvernement a faits à grands frais, outre qu'il est un mal en soi-même, grand et réel, jette de plus un injuste discrédit sur la colonisation elle-même.

Dans le but d'obvier aux maux qui résultent de cet abandon des chemins dans les townships, j'ai annexé à la fin de mon rapport de l'an dernier un projet de loi de voierie auquel je prends la liberté d'appeler votre attention.

Le nombre de milles de chemin de colonisation ouverts depuis 1854 est maintenant, comme je l'ai dit plus haut, de 1143. Autant que possible ces chemins ont été dirigés vers les terres de la couronne. Je crois qu'il est de la plus haute importance de vous faire remarquer que, avec le système actuel des lois de voierie, ces 1143 milles de chemin que le gouvernement a fait ouvrir, se trouvent complètement soumis à la juridiction et à la discrétion des municipalités ; que quelques uns des chemins de colonisation traversent plusieurs municipalités ; que quelques unes de ces municipalités peuvent en abolir une partie, une autre refuser de leur faire les réparations nécessaires ; que conséquemment la coordination de chemins que le gouvernement a adoptée en faveur de la colonisation des terres de la couronne peut être brisée autant de fois qu'il y a de municipalités traversées par ces chemins. Déjà j'ai été informé que certains changements ont été faits par une municipalité dans la direction d'un chemin.

Il me semble que l'on devrait, sans délai, pourvoir par un acte de la législature, d'abord à ce que tous les chemins de colonisation, tracés ou ouverts par le gouvernement, fussent considérés comme étant, par le fait de leur tracé ou de leur confection, comme légalement établis ou *verbalisés*, et à ce qu'aucuns changements n'y pourraient être effectués, par les municipalités, sans l'assentiment du chef du département des terres, ou de son assistant ou député, et ensuite pourvoir encore, par le même moyen, à autoriser les conducteurs des chemins de colonisation à prendre sur les terrains adjacents aux chemins dont ils ont les travaux à conduire, tous les matériaux nécessaires à leur confection.

Quant à la somme qu'il serait désirable d'obtenir pour la continuation et le complément des chemins qui sont maintenant commencés dans le Bas-Canada, je crois, après un examen attentif, être justifiable de vous suggérer l'approbation de ~~la somme~~ de deux cent mille piastres ($200,000).

Cette somme est, il est vrai, égale à celle que j'ai recommandée à la suite de mon rapport de l'an dernier, et il est vrai aussi que, depuis ce rapport, une somme de cinquante mille piastres ($50,000) a été votée dans la dernière session en faveur des chemins de colonisation ; mais je vous prie de vous rappeler que depuis que cette somme a été appropriée, il a été décidé que la confection de plusieurs nouveaux chemins devait être entreprise.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,
Votre très obéissant serviteur,

T. BOUTILLIER,
Inspecteur des agences.

COMTE DE CHICOUTIMI.

Chemin de Kinogami.

Conducteur: J. B. Gaudin.

Balance de l'appropriation de 1857................	$ 9 02
Montant approprié en 1858......................	1600 00
	$1609 02
Montant payé..................................	1098 32
Balance restant................................	$ 510 70

Les renseignements que donne M. Gaudin sur ses travaux de 1858 et sur les progrès de la colonisation dans le Haut Saguenay, sont tellement intéressants et utiles que je crois ne pouvoir mieux faire que de publier son judicieux rapport en entier:

" Le point de départ de ce chemin, dit M. Gaudin, est le rapide des Roches dans le township Laterrière. Il est ouvert jusqu'au 34me lot de chemin du township Caron, et doit se terminer à Métabetchouan, au lac St. Jean. Vingt milles de ce chemin peuvent être fréquentés par les voitures d'été, et dix milles par les voitures d'hiver seulement.

" Il a été ouvert cette année deux milles et vingt-huit chaînes; quoique les vingt-huit chaînes ne soient pas parachevées, elles sont néanmoins propres au roulage.

" Soixante-treize chaînes ont été ouvertes dans le township Laterrière, et un mille et trente-cinq chaînes dans Caron.

" Le coût de ce chemin a été, en 1858, de $730 par mille, sans y comprendre les ponts.

" Vingt-quatre ponts ont été faits en 1858: le pontage de tous ces ponts réunis est de 294 pieds: le coût en a été de $203. Un demi-mille a été couvert de fascines et le coût en a été de $30.

" La parti du chemin qui passe le long du lac Kinogami n'est pas d'un sol des plus avantageux. Malgré ce désavantage, plusieurs colons y ont déjà faits des abattis en plusieurs endroits; mais du lac Kinogami jusqu'à Métabetchouan le sol est assez uni et très propre à la culture; je pourrais dire qu'il est d'une qualité supérieure à toute autre partie du comté de Chicoutimi.

" J'ai trouvé, dans le township Labarre, autant d'aisance chez les colons que dans les meilleures places du comté, quoique ces établissements ne datent que depuis quatre ans, car les colons qui y sont résidants ne sont qu'à leur quatrième récolte; tous sont venus pauvres du comté de Kamouraska. Un de ces colons me disait un jour: 'J'ai cinquante-six ans, et je suis né à Kamouraska; depuis l'âge de sept ans j'ai toujours été journalier jusqu'à cinquante-deux ans où j'ai eu l'idée de venir me fixer ici. J'ai payé un lot de terre, presqu'en bois debout, $200. Depuis quatre ans que je récolte ici, j'ai toujours récolté ma vie et celle de ma famille, et je suis parvenu à mettre de côté $120 pour payer mon lot. J'avais toujours cru que je mourrais journalier, mais je me crois le plus heureux des hommes, quand je pense que la mort me trouvera sur une belle terre qui m'appartiendra.'

" Je pourrais vous citer plusieurs autres qui se trouvent heureux d'être en moyen de bien vivre et d'élever leurs petites familles.

" L'avantage que ce chemin donnera à la colonisation, quand il sera ouvert jusqu'au lac St. Jean, sera grand, parce qu'il sera notre grande voie de communication entre le Bas et le Haut Saguenay. Les colons qui sont déjà résidants au lac St. Jean sont pris, l'automne et le printemps, comme dans une prison, sans

pouvoir communiquer même à Hébertville, résidence de leur missionnaire. Ils ne peuvent voyager à Chicoutimi l'été qu'en canot d'écorce, et ce avec une grande difficulté, à cause des nombreux portages qu'ils sont obligés de faire sur la Belle Rivière, de sorte que les effets qu'ils obligés de venir chercher à Chicoutimi leur coûtent deux fois plus que s'ils avaient un bon chemin qui les conduirait jusqu'au lac St. Jean. Le commerce trouvera aussi son avantage dans l'ouverture de ce chemin, car l'année prochaine il se fera de grands chantiers au lac St. Jean. Ces chantiers encourageront une quantité de personnes à s'y établir et seront d'un grand secours pour les colons de ces endroits, car ils vendront leurs produits plus chers là qu'à Chicoutimi, et les chantiers eux-mêmes, tout en payant un prix plus élevé, auront encore leur avantage en trouvant leurs besoins sur les lieux.

" Je crois devoir vous dire aussi qu'un petit bateau à vapeur est en construction cet hiver; il est bâti par la maison Price, et sera occupé sur le lac St. Jean, à transporter les billots faits par leurs chantiers à l'écluse dite de la petite décharge.

" Il y a deux magnifiques pouvoirs d'eau aux environs du chemin dans le township Caron ; il y en a un autre dans Labarre, où fonctionnent des moulins à farine et à scier le bois.

" Je pense qu'une somme de $8000 serait suffisante pour rendre ce chemin au lac, et il serait urgent qu'elle fût accordée au plus tôt.

" Dans les townships environnant le chemin, la population a augmenté depuis cinq ans de mille à douze cents âmes.

" La propriété foncière a doublé depuis cinq ans dans tout le comté de Chicoutimi, à l'exception des townships Labarre, Caron et Mesy, où elle a triplé.

" Les grains récoltés dans les environs du chemin sont l'orge, le blé seiglé, le blé, l'avoine et les patates. La rouille et les vers ont fait quelques dommages au blé, mais l'orge a produit beaucoup de beau et bon grain. Je dois vous dire, avec assurance, que la gelée qui est venue au commencement de septembre dans les townships Bagot, Chicoutimi, Laterrière, Tremblay, Jonquière et Simard, et qui a causé un dommage assez considérable en plusieurs endroits de ces localités, n'est survenue que vers le 4 octobre dans les townships environnant le lac St. Jean ; par conséquent elle n'a fait aucun dommage. J'ai vu moi-même de l'orge semé le 26 juin, et la récolte qu'elle a donné est bien bonne pour la semence. Il en a été semé le 4 juillet, et j'ai vu la récolte, et elle est aussi parfaitement bonne.

" Il y a dix milles et demi de chemin qui sont verbalisés du lac Kinogami au terminus de l'ouvrage."

COMTE DE CHICOUTIMI.

Chemin de Harvey, Tremblay et Simard.

Conducteur: AMBROISE GAGNON.

Montant de l'appropriation de 1857..............	$600 00
Montant de l'appropriation de 1858..............	400 00
	1000 00
Montant payé..................................	794 06
Balance restant..............................	$205 94

Le chemin qui porte ce nom est proprement un chemin de front qu'il est projeté d'ouvrir dans les trois townships ci-dessus mentionnés; mais on y a

annexé une route qui commence à la rivière Saguenay, à la ligne entre Simard et Tremblay, et continue en suivant cette ligne autant qu'il est praticable jusqu'à la ligne de division des 6 et 7me rangs, auquel point et entre lesquels rangs doit être construit le chemin de front dans ces townships.

Les travaux d'ouverture ont d'abord été commencés dans la route sur plusieurs points différents, et 38 arpens, non contigus cependant, sont maintenant achevés et propres aux voitures d'été, et le reste paraît être convenablement ouvert pour les voitures d'hiver.

Des difficultés étant survenues relativement à la ligne que devait suivre cette route, les travaux y ont été suspendus, et la question de sa localisation finale renvoyée aux autorités municipales, et l'ouverture du chemin de front a alors été commencée.

Dans la route et le chemin de front quarante-six arpens et demi ont été parachevés et cinquante-quatre arpens ont été ouverts, et débarrassés du bois, en bons chemins d'hiver.

Cinq ponts formant en tout 156 pieds de pontage ont été construits.

Le chemin, dans les townships de Tremblay et Simard, passe sur un sol de qualité supérieure, et ces deux townships sont presque entièrement composés de terrains à peu près semblables.

Dans l'intérieur, en arrière de ces townships, on trouve une étendue de terrain égale à celui-ci et capable de former deux townships. « Le bois de construction, dit M. Gagnon, y est détruit en plus grande partie ; on y rencontre peu de pin, mais l'épinette blanche y est en assez grande quantité. Les bois les plus communs sont le bouleau, le merisier, le tremble, le peuplier et l'épinette blanche et rouge : mais le bouleau et le merisier sont les bois dominants.

« Il existe deux pouvoirs d'eau considérables sur le 5me rang de Tremblay et un autre sur le 5me rang de Simard, sur la rivière des Vases."

La pierre à chaux que l'on croyait rare dans le territoire du Saguenay, a été découverte lorsqu'on a commencé l'ouverture de cette route. Une carrière considérable de cet indispensable minéral, de plusieurs milles de longueur, se trouve sur les 3me et 4me rangs des townships Tremblay et Simard.

Depuis cinq ans les progrès de la colonisation des townships ont été considérables. La population y a augmenté environ de moitié.

Il a été pris un grand nombre de terres sur la ligne du tracé de ce chemin, sur lesquelles plusieurs colons se proposent de faire quelques semences au printemps prochain.

Le site d'une église a été établi par l'autorité ecclésiastique sur le 1er rang du township Tremblay, et les travaux de construction en sont déjà commencés.

Le blé dans ces townships croît et mûrit bien. Les grains qu'on y récolte en plus grande quantité, sont le blé seiglé, le seigle, l'orge, l'avoine et les pois. Aucun de ces grains n'a souffert de la gelée. La partie de ce chemin qui constitue le chemin de front est verbalisée ; la route doit l'être prochainement.

Il faudra encore $350 pour terminer la route, et M. Gagnon croit que le chemin de front coûtera à peu près $220 par mille.

COMTE DE CHARLEVOIX ET DE CHICOUTIMI.

Chemin de St. Urbain à la Grande Baie.

Conducteur: J. Ovide Tremblay.

Balance de l'appropriation de 1857................		$ 312 79
Montant de l'appropriation de 1858...............		2400 00
		2712 79
Montant payé à B. Cimon et G. Fortin.....	$302 44	
Montant payé à J. Ovide Tremblay........	609 90	
		912 34
Balance restant..................................		$1800 45

Ce chemin, sur lequel j'ai déjà donné d'amples détails dans mes rapports précédents, passe, dans presque toute sa longueur, à travers une chaîne de montagnes plus ou moins élevées.

Il commence dans St. Urbain, paroisse située en arrière de la baie St. Paul, et se termine à la Grande Baie, au Saguenay.

Jusqu'à une partie avancée de l'été de 1858, MM. B. Cimon et Thélesphore Fortin ont eu la confection de ce chemin sous leur surveillance, et ils ont fait faire près d'un mille et demi de chemin à la suite de la section qu'ils avaient ouverte antérieurement; mais leur chemin ayant alors atteint une distance considérable, et se trouvant en conséquence trop éloigné de la résidence des travailleurs et des conducteurs, il a été décidé, en septembre de la même année, que les travaux seraient suspendus du côté de St. Urbain et seraient commencés dans l'autre partie du chemin attenante à la Grande Baie où les travailleurs se trouvent en grand nombre, à quelques arpents seulement du lieu où les travaux devaient être commencés. M. Tremblay, en conséquence de ces nouvelles dispositions, a été nommé conducteur des travaux.

Sous sa surveillance, trois milles et vingt-huit chaînes ont été faits en 1858, propres aux voitures à roues, à raison de $128.94, terme moyen, par mille.

Vingt ponts, mesurant ensemble 218 pieds de pavé, ont été construits par M. Tremblay, et ont coûté $138.

La partie du chemin faite par M. Tremblay passe sur le bord de la Rivière Ah! Ah! et au pied d'une chaîne de montagne; il ne s'y trouve conséquemment aucun terrain cultivable.

Le bois, dans les environs de ce chemin, a été ou enlevé, ou détruit par le feu. "Mais il en est autrement, dit M. Tremblay, à deux ou trois milles plus loin que le terminus du chemin que j'ai fait cette année; là les bois et le terrain sont de meilleure qualité.

La rivière de Ah! Ah! offre plusieurs pouvoirs d'eau auprès d'une partie de ce chemin.

Suivant M. Tremblay, la population aurait augmenté de deux tiers depuis cinq ans et la valeur de la propriété aurait presque doublé durant le même temps. M. Tremblay croit qu'une somme de $6,000 suffirait pour compléter ce chemin. Il n'est pas verbalisé et conséquemment il n'est nullement pourvu à son entretien.

Je dois observer que le territoire du Saguenay, quoiqu'il ait acquis par son agriculture, son commerce et sa population une importance égale à toute autre partie du pays, n'a encore aucune voie par terre qui le mette en communication avec le reste du pays.

Une partie du chemin a été considérablement améliorée depuis quelques années, mais il est loin d'être complété, et celui de la Grande Baie à la Malbaie, sur lequel je n'ai reçu aucun rapport, est peut-être moins avancé.

Sans vouloir décider laquelle des deux routes est la plus avantageuse pour les habitans du Saguenay, ou la plus économique, je puis néanmoins exposer que, dans l'intérêt de la colonisation de ce vaste territoire, il importe qu'une des deux routes soit complétée avec toute la diligence possible.

Aujourd'hui encore ce n'est que par la navigation que les transports peuvent se faire entre le Saguenay et les autres parties habitées du Canada. Si depuis dix ans le territoire du Saguenay eût été accessible par des chemins, comme on en fait aujourd'hui dans les différentes parties du pays, il est probable que la colonisation y aurait progressé plus qu'en tout autre lieu.

La longueur actuelle du chemin propre au roulage est de 30¾ milles.

COMTÉS DE SAGUENAY ET CHARLEVOIX.

Chemin de la Rivière Noire à l'embouchure du Saguenay.

Conducteur, Rieule Boulliane,

Montant de l'appropriation de 1857	$ 600 00
Do do 1858	400 00
	$1000 00
Montant payé	911 98
Balance restant	$ 88 02

Ce chemin est un chemin d'hiver qui commence à la Rivière Noire et se termine au Saguenay.

Vingt-et-un milles ont été ouverts en 1858, dont neuf milles dans le township Callière, et douze milles dans le township Saguenay.

Il a été construit deux ponts sur les Rivières Noire et des Dalles, formant ensemble 270 pieds de longueur qui ont coûté $184. Il a été construit, en outre, trois ponts de soixante-et-dix pieds, deux de trente pieds et huit de huit à douze pieds.

D'après le rapport de M. Boulliane, il y a bon nombre de pouvoirs d'eau sur ce chemin.

M. Boulliane estime qu'il faudrait $2000 pour en faire un bon chemin d'été.

M. Boulliane, qui réside à Bergeronne, dit : "Que la population a peu augmenté depuis quelques années, et cela parce qu'il n'y a pas de chemin de communication dans le comté de Saguenay. S'il y avait des chemins, ajoute-t-il, je suis positif à dire que la colonisation progresserait beaucoup."

Le blé, le seigle, l'orge, les pois et l'avoine sont cultivés dans ces comtés.

Ni la gelée, ni les insectes n'ont causé de dommages aux grains.

COMTÉ DE CHARLEVOIX.

Chemin de Settrington à De Sales.

Conducteur, Rév. M. Clovis Gagnon.

Montant de l'appropriation de 1857	$400 00
Do do 1858	200 00
	$600 00
Montant payé	500 00
Balance restant	$100 00

Le chemin de Settrington à De Sales est la continuation d'une route qui se trouve dans la seigneurie des Eboulements sur la terre d'un nommé Jules Trem-

blay. Il commence au premier rang entre les Nos. 6 et 7. Sa longueur projetée est de quatorze milles et son terme est à une chaîne de montagnes ordinairement appelée " La chaîne des Monts." Trois milles et neuf arpents ont été parachevés, et il est, depuis, ouvert jusqu'au sixième rang. Tout ce qui a été complété et ouvert est dans Settrington.

M. Gagnon, mu par un motif de patriotisme qu'on ne peut trop louer, s'est chargé de surveiller l'ouverture de ce chemin sans vouloir accepter de rémunération pour ses services, et, à ce désintéressement personnel, il a su joindre, dans l'exécution des travaux, une économie remarquable.

Ce chemin ne coûte, terme moyen, que $128 par mille, en comprenant même les ponts qui, au nombre de vingt-deux, ont exigé 136½ pieds de pavé, et aussi trente arpents de pontage dans des bas-fonds.

" Comme je l'ai dit dans mon dernier rapport," écrit M. Gagnon, " partout " où nous sommes passés avec notre chemin, la terre est de bonne qualité et très " propre à la culture. Autant que j'ai pu voir dans une petite exploration que " j'ai faite dans De Sales, la terre me parait aussi très bonne ; et le même terrain " continue jusqu'aux Monts, qui forme une étendue de quatre lieues et deux milles " de long sur environ trois lieues de large, c'est-à-dire depuis la *Rivière du Gouf-* " *fre* jusqu'au *Grand Lac* de Ste. Agnès.

" Ce chemin offrira l'avantage de faire prendre bientôt toute cette étendue de " terrain, comme j'ai pu m'en convaincre moi-même par les travailleurs qui ont " commencé à s'y choisir des terres.

" J'ai trouvé sur la *Rivière à la Loutre*, où le chemin doit passer, un pouvoir " d'eau suffisant pour y faire marcher un moulin à farine ou à scie, etc. Il y a " de plus dans le deuxième rang de Settrington, à environ un mille du chemin, " une belle carrière de pierre à chaux..............................
" ....Je pense que pour se rendre aux Monts ou au *Chemin du Saguenay*, " par St. Urbain, il faudrait environ 1200 piastres ....
" ....Les grains recueillis en plus grande quantité dans les environs du " chemin ouvert sous ma surveillance sont blé, seigle, orge, avoine. Le dommage " causé par la gelée est peu considérable et les insectes n'en ont causé aucun.

" La première gelée nuisible s'est fait sentir le 20 septembre.

" Les trois premiers milles de ce chemin sont verbalisés et le reste le sera " cet hiver."

COMTÉ DE QUÉBEC.

Chemin de Bélair.

Conducteur, Louis L'Héreault.

Montant de l'appropriation de 1855	$ 400 00
Montant payé	200 00
Balance restant....	$ 200 00

Le point de départ de ce chemin est sur la terre de James Tate, à la grande ligne qui sépare la seigneurie Gaudarville de celle de Bélair, et il devait, tel que projeté en premier lieu, se terminer à la ligne de séparation de Bélair et Fossambault, parcourant un espace d'environ 150 arpents.

Quarante-six arpents ont été ouverts en 1858.

De ces quarante-six arpents, 22 sont parachevés.

Le chemin a coûté, terme moyen, $100 le mille, sans y comprendre les ponts.

Le pontage dans les bas-fonds a coûté $16 l'arpent.

La plus grande partie du terrain que parcourt le chemin est, d'après M. L'Hérault, propre à la culture. Les bois qu'on y rencontre sont l'érable, le merisier et autres de différentes espèces.

Cette route sera très utile aux habitants de Ste. Catherine, St. Raymond, Lac Sergent, etc., etc.

On trouve trois pouvoirs d'eau dans Bélair, aux environs de ce chemin, l'un dans le quatrième rang, les deux autres dans le cinquième rang.

Deux moulins à scie y sont actuellement bâtis.

La valeur des propriétés foncières a considérablement augmenté dans Bélair, au point que, dit M. L'Hérault, « des terres qui ne valaient que huit à « douze piastres, ces années dernières, sont évaluées aujourd'hui à $200 et « plus.»

Le 26 août il est survenu, dans les environs du chemin, une gelée qui a attaqué les patates, mais qui n'a fait aucun dommage aux grains.

Ce chemin est verbalisé.

COMTÉ DE ST. MAURICE.

Chemin du moulin dans Shawanigan.

Conducteur, CYRILLE MAGNANT.

Montant de l'appropriation de 1858	$ 400 00
Montant payé	200 00
Balance restant....	$ 200 00

Cette route commence sur le lot No. 31 du quatrième rang de Shawanigan, et se termine à un pôteau planté entre les Nos. 32 et 33 et entre les quatrième et troisième rangs de Shawanigan.

Les travaux d'ouverture n'ont pu être commencés que très tard l'automne dernier, et quinze arpents de chemin d'hiver ont été ouverts seulement.

Les terrains adjacents sont bien boisés ; on y trouve le pin, l'épinette rouge et blanche, le cèdre, l'érable et le bois blanc.

Il y a sur la rivière Shawanigan de magnifiques cascades et conséquemment d'excellents pouvoirs d'eau.

« La colonisation, dit M. Magnant, marche à grands pas depuis cinq ans « sur la côte ouest du St. Maurice, une magnifique paroisse s'y est emparée « de la forêt, et deux cents habitants y vivent, sinon dans l'aisance, du moins pour- « vus amplement de tout ce qui est nécessaire à la vie.»

M. Magnant évalue à $800 la somme nécessaire pour compléter ce chemin.

COMTÉ DE ST. MAURICE ET MASKINONGÉ.

Chemin de Caxton.

Conducteur, LUC GÉLINAS.

Balance de l'appropriation en 1827	$325 97
Montant payé	325 97

Voir le rapport de l'an dernier, page 106, version anglaise, et 107 version française.

M. Gélinas n'a fait, en 1858, que des améliorations dans le chemin de Caxton, des ponts et des pontages sur terre.

Dans la côte sud de la rivière Machiche, il a été fait 140 pieds de pontage ; un autre dans le haut de St. Barnabé, a 270 pieds. Ces deux pontages ont coûté $290.

On trouve dans les environs de ce chemin trois moulins à scie et deux moulins à farine.

La valeur de la propriété a augmenté, dans les environs de ce chemin, à un point qui n'a peut-être pas de précédent.

"Des terrains qui, avant l'ouverture de ce chemin," dit M. Gélinas, "ne "valaient que deux ou trois piastres, valent aujourd'hui $600 à 700," ce qui s'explique par l'excellente qualité du sol et la facilité avec laquelle on peut l'exploiter, depuis que le chemin de Caxton est ouvert.

Il y eu l'année dernière un site d'église établi par l'autorité ecclésiastique dans le township de Caxton. Ce n'est que vers la fin de septembre, l'année dernière, que l'on a remarqué, dans Caxton et ses environs, les premières gelées nuisibles à la végétation.

M. Gélinas croit que dans les cinq dernières années la population a triplé dans ces localités et qu'elle progresse encore dans la même proportion.

M. Gélinas, à la suite de son rapport sur le chemin de Caxton, me dit encore, après avoir décrit l'activité qui règne maintenant sur le chemin de Caxton et ses environs: "Sans l'aide du gouvernement, il est probable que les pauvres "colons (de Caxton et lieux voisins) auraient encore de grandes difficultés pour "pourvoir à leurs besoins respectifs. Mais aujourd'hui cette petite aide a donné à la colonisation et au commerce des avantages tels, que l'on voit dans ces "chemins, jour et nuit, grand nombre de personnes allant et venant.

M. Gélinas conseille d'employer encore quelques deniers à l'amélioration de ce chemin.

Les côtes de la rivière Machiche, que j'ai eu occasion de visiter avec M. L. L. L. Desaulniers, M. P. P., et M. Gélinas, doivent certainement être considérablement améliorées pour être rendues praticables au roulage ordinaire.

COMTÉ DE MASKINONGÉ.

Chemin de Peterborough.

Conducteur, Rév. C. F. Turgeon.

Montant de l'appropriation de 1858................	$1000 00
Montant payé.................................	500 00
Balance restant................	$500 00

Le chemin de Peterborough prend son point de départ à la rive ouest de la rivière Maskinongé, et s'étend dans le township de Peterborough.

Quatre milles et demi en ont été ouverts en novembre dernier, de manière à former un bon chemin d'hiver.

Six ponts ont été construits.

Les terres sont bonnes sur toute la longueur de ce chemin qui traverse le fief Hope du sud au nord.

Ce chemin ouvrira une voie de communication bien désirée, entre autres par les colons établis sur les bords de la rivière Mastigosh.

M. le curé Turgeon est d'opinion que dans le cas où il y aurait une nouvelle appropriation pour Peterborough, elle devrait être employée dans la partie est du township, où les terres sont très bonnes aussi.

Il y a eu une chapelle de construite l'an dernier dans Peterborough.

L'avoine, le sarrazin, les pois et l'orge, sont les grains les plus généralement cultivés dans ce township.

La gelée n'a fait aucun dommage cette année, ou du moins très peu.

M. Turgeon est un des amis les plus zélés de la colonisation. Il a, dans l'intérêt de cette œuvre, fait plusieurs voyages, et s'est, malgré les pluies et les froids de l'automne, chargé de la surveillance des travaux qui ont été faits dans ce chemin, sans avoir exigé aucune rémunération pour lui-même.

COMTÉ DE MONTCALM.

Chemin de Chertsey.

Conducteur, PETER SKELLY.

Montant de l'appropriation de 1858	$300 00
Montantpayé	100 00
Balance restant	$200 00

Voir le rapport de l'an dernier, page 110 version française, 108 version anglaise. M. Skelly a ouvert, en 1858, une étendue de dix arpents dans le chemin de Rawdon.

Il y a plus de quatorze milles et demi de ce chemin d'ouverts maintenant, mais il n'y en a que onze milles et demi qui soient ouverts pour les voitures à roues.

Un pont de 110 pieds de longueur a été construit cette année, lequel, quand il sera complétement fini, dit M. Skelly, coûtera à peu près $40.

D'après les renseignements qui me sont donnés, il paraîtrait que les autorités municipales auraient en partie pourvu à l'entretien de ce chemin.

Le township de Chertsey, à travers lequel passe ce chemin, continue à attirer fortement l'attention des habitants des anciens établissements du pays.

Le terrain est onduleux; les côteaux sont couverts de bois de la meilleure qualité et ses vallées ont un sol supérieur.

"La colonisation fait dans cette partie du pays," dit M. Skelly, "de grands "progrès, surtout dans les localités où le gouvernement fait ouvrir des chemins. "Deux cents terres ont été prises dans le township de Chertsey, dans le cours de "l'année précédente et de celle-ci, 1858; un grand nombre de maisons y ont été "construites l'été dernier dans les environs du chemin de Chertsey; on en a "même bâti jusqu'au neuvième rang de ce township. J'ai en outre appris, de "bonne autorité, que cinquante fermes avaient été prises dans le township de "Wexford, depuis ces deux dernières années.

"Les autorités ecclésiastiques catholiques ont fixé dans Chertsey le lieu où "une église doit être construite, et presque tous les matériaux sont prêts pour en "commencer l'érection au printemps prochain.

"Il y a un prêtre résidant maintenant dans Chertsey. Ce succès est dû en- "tièrement au chemin que le gouvernement a fait ouvrir, car, comme j'ai déjà "eu occasion de le dire, un homme n'aurait pas voulu, il y a sept ans, aller de- "meurer dans Chertsey, sur le lieu même où l'église doit être bâtie, avec un oc- "troi gratuit de 500 acres de terres. Maintenant il y a dans Chertsey un curé "résidant, un bureau de poste et un bon moulin à farine."

La valeur du terrain parait y avoir augmenté, depuis ces dernières années, de 40 par cent.

M. Skelly croit qu'avec $240 on pourrait achever le chemin dans les neuvième, dixième et onzième rangs de Rawdon.

Mais il importerait beaucoup aussi que le chemin de Chertsey fut prolongé dans le but d'atteindre les belles terres que, suivant le rapport de M. Granger, l'on trouve en arrière de Chertsey.

COMTÉ DE TERREBONNE

Chemin du Lac à la Truite.

Conducteur, L. E. Larocque.

Balance de l'appropriation de 1858...............	$ 721 22
Montant payé,................................	452 00
Balance restant,...............	$ 269 22

Le chemin du Lac à la Truite tel que désigné dans le rapport de l'honorable Commissaire des Terres de l'an dernier, page 112, version française, et 111 version anglaise, est maintenant parachevé dans toute son étendue, qui est de huit milles et vingt-cinq chaînes.

Il en a été complété, en 1858, 65½ arpents. Le coût du mille, terme moyen, sans y comprendre les ponts, a été de $340 à $350.

Un pont qu'on y a construit sur la décharge du Lac des Sables, dans Beresford, long de quatre-vingt pieds, a coûté à peu près $60.

" La nature du sol," dit M. Larocque, " par où passe le chemin du Lac à la " Truite est de terre jaune, sablonneuse dans les bois francs, et plus sablonneuse " encore dans les savanes, mais néanmoins bonnes.

" Les townships environnants paraissent être plus plats, mais ont, je pense, " un sol de même nature, autant qu'il est possible d'en juger, à les voir des " hauteurs de Beresford.

" Il existe plusieurs pouvoirs d'eau sur la décharge du Lac Morin et celle " du Lac des Sables, ainsi que dans cette partie de la rivière du Nord qui tra- " verse les rangs 4, 5 et 6 de Beresford."

M. Larocque croit que la colonisation a fait plus de progrès cette année dans les townships du Nord que dans aucune des années précédentes.

Il n'y a peut-être pas de localités plus propres à une variété de culture et à l'élevage des animaux de toutes espèces, que les townships en arrière de Montréal. Les ondulations du terrain multipliant les côteaux et les vallées donnent une variété de sol qu'il est toujours profitable de trouver sur une ferme. Dans les temps pluvieux les côteaux sont productifs; et dans les sécheresses, les vallées, toujours plus ou moins humides, ne manquent pas de produire des grains, des fourrages et des pâturages abondants et sains.

En Canada, où les étés sont quelquefois excessivement pluvieux ou excessivement secs, c'est surtout sur un territoire de vallées et de hauteurs que l'on peut être à l'abri d'une faillite de récolte à peu près complète.

Dans les townships que M. Larocque a rendus accessibles par l'ouverture du chemin dont il a surveillé la confection, la colonisation, comme il le remarque lui-même, y progresse de plus en plus rapidement.

Ste. Adèle, dans Abercrombie, est déjà, avec son église, son lac et son village naissant, une jolie paroisse.

A peu de distance de cette église, l'honorable M. Morin possède de magnifiques propriétés qui devront acquérir sous peu une haute valeur. Outre une excellente maison, M. Morin a fait construire sur son immense ferme de vastes granges et autres bâtiments aussi propres que solides;—ce monsieur a de plus fait construire, sur la rivière du Nord, à quelques arpents de sa maison, un moulin à scie et un à farine. Ce dernier érigé en pierre et de dimensions suffisantes pour les besoins actuels, a été construit, à l'intérieur comme à l'extérieur, avec le plus grand soin.

Il y a donc lieu de croire, maintenant que le chemin du Lac à la Truite est complété, que la colonisation dans Abercrombie, Beresford et Morin continuera à progresser rapidement.

COMTE D'ARGENTEUIL.

Chemin, 1° *de Dalesville aux Rapides de Beavan.*
" 2° *de Wentworth.*
" 3° *dans Grenville.*
" 4° *de la Rivière du Nord au Moulin d'Arnott.*

Conducteur: GEORGE HAMILTON.

Balance de l'appropriation de 1857 en faveur du 1er chemin..		$ 325 29
Balance de l'appropriation de 1855 en faveur du 2e chemin..		290 75
Montant approprié en 1858 pour le 3e chemin..............		300 00
Montant approprié en 1857 pour le 4e chemin..............		400 00
		1316 04
Montant payé..		1090 75
Balance restant pour le 1er chemin................	$ 25 29	
Do. pour le 4e chemin........................	200 00	
		225 29

Le chemin de Dalesville à Beavan's Rapids commence au front du 10me rang de Chatham et doit être continué jusqu'au township de Salaberry, distance d'environ trente milles.

Ce chemin est ouvert jusqu'aux rapides de Beavan. It peut être fréquenté par les voitures d'été jusqu'au front du quatrième rang d'Harrington, et de là au rapide de Beavan, distance treize milles, par les voitures d'hiver seulement.

Avec la balance restant de la somme appropriée pour le chemin No. 1, M. Hamilton n'a fait que des travaux d'améliorations dans ce chemin partiellement ouvert, afin de le rendre praticable pour les voitures d'été, et en a complété ainsi cinq milles. Il a construit des ponts formant ensemble 208 pieds de pontage et fait 682 pieds de pontage sur terre, ou fascinages.

Dans Wentworth, il a été complété 5½ milles de chemin passable pour les voitures d'été. Il en reste encore 1½ mille à parachever, qui est cependant pratiquable pour les voitures à roues.

De la balance de $300 restant de l'appropriation pour le pont sur la Rivière Rouge, dans Grenville, les sommes suivantes ont été employées pour améliorer les chemins qui suivent, savoir :

1° $20 entre la ligne de Grenville et la forge située près de la Pointe aux Chênes ;

2° $20 entre la ligne de Grenville et la côte chez la veuve Butler ;

3° $20 pour diminuer la susdite côte ;

4° $40 depuis cette côte à la Rivière Rouge ;

5° $20 pour améliorer la côte sur le côté est de la Rivière Rouge ;

6° $40 pour améliorations entre la Rivière Rouge et la Rivière Calumet ;

7° $20 pour améliorations dans le chemin Ecossais, dans la troisième concession ;

8° $120 dans les quatrième, cinquième et sixième concessions du chemin écossais en connection avec le chemin qui mène à Harrington.

L'étendue améliorée dans ces divers chemins est de 4½ milles.

Le chemin de la Rivière du Nord au moulin d'Arnott a été complété par feu M. Andrew Boa, en 1857, de manière à servir pour les voitures à roues, depuis le premier rang de Gore, près du lac St. Jean, jusqu'à l'extrémité ouest du lac Barron, au front du cinquième rang de Gore, et, en 1858, par M. Hamilton, l'espace de deux milles et ving-deux chaînes et demi, jusqu'à la côte sud de Ste. Angélique, dans la seigneurie des Mille-Isles.

Dans ce dernier chemin il a été construit deux ponts, formant ensemble 142 pieds de pontage, de la valeur de $40. Il en reste encore deux à faire.

Il a de plus été fait 828 pieds de pontage. M. Hamilton dit que tous les chemins et ponts dans le comté d'Argenteuil, construits par le gouvernement, sont verbalisés, à l'exception du chemin de Dalesville, qui le sera prochainement.

" Le sol, dit M. Hamilton, sur le chemin de Dalesville est léger depuis le onzième rang de Chatham jusqu'au huitième rang de Harrington ; les autres rangs de Harrington sont composés de bonnes terres avec un fond de glaise.

" Dans Montcalm, Arundel et De Salaberry, les terres sont excellentes. Dans ces townships les bois francs sont en abondance et offrent un grand encouragement aux colons dont un grand nombre se sont fixés dans Arundel et Montcalm, et quelques uns ont pénétré même jusque dans De Salaberry.

" Les terrains sur le chemin de Wentworth offrent une variété de sols, mais bons. Les bois y sont mêlés, mais superbes.

" Sur le chemin de la rivière du Nord, le sol est inégal et rocheux jusqu'à la côte Ste. Angélique ; de là au township Morin, il est plus uni, et dans ce dernier township il est meilleur encore et ses collines offrent d'excellents pâturages."

La colonisation, dans les divers townships par où passe ces chemins, fait de rapides progrès. " La construction de ces chemins, dit M. Hamilton, a eu l'effet d'arrêter en grande partie l'émigration vers l'Ouest, et un grand nombre de jeunes gens ont trouvé à s'établir sur leur sol natal."

L'on trouve grand nombre d'excellents pouvoirs d'eau dans ces townships et de la pierre à chaux dans plusieurs.

Deux églises sont en construction, l'une dans le troisième rang de Gore, et l'autre dans la côte nord de Ste. Angélique.

M. Hamilton pense qu'il faudrait une somme de $2,050 pour terminer ces divers chemins.

COMTÉ D'ARGENTEUIL.

Chemin de Crooks Mill à Montcalm et Arundel.

Conducteur, Henry Milway.

Balance de l'appropriation de 1856................	$ 40 00
Montant payé	$ 40 00

Ce chemin, tel que projeté, est supposé avoir à peu près vingt-six milles de long. Le conducteur, en 1858, n'a fait que réparer la partie anciennement faite.

Onze milles sont propres aux voitures à roues et un mille de plus ne peut servir qu'aux voitures d'hiver.

Trois ponts mesurant 156 pieds de pavé et 2109 pieds de pontage (*causeways*) y ont été construits en 1858.

Onze milles ont été verbalisés par la municipalité de Grenville, et il a été pourvu à l'entretien futur de cette étendue.

Le terrain, le long de ce chemin, est pierreux dans Grenville jusqu'à la profondeur de ce township, et là on trouve le merisier, le hêtre, et l'érable sur les hauteurs et des bois mêlés sur le terrain plat.

Dans la partie de Harrington, Montcalm et Arundel que traverse le chemin, le terrain est bon, mais inégal.

Huit colons se sont fixés dans les environs du chemin, depuis qu'il a été dernièrement réparé, et un grand nombre d'autres s'y seraient établis, si ce n'était de l'obstruction qu'on trouve dans la profondeur de Grenville et sur le front de Harrington, où quatre milles et demi de chemin restent encore à ouvrir. Si ces

quatre milles et demi étaient ouverts, on aurait une voie de communication entre Grenville, Montcalm et Arundel.

Il y a plusieurs pouvoirs d'eau dans ces townships, et on y trouve des carrières de pierre à chaux.

La colonisation progresse assez rapidement dans Grenville, Harrington et Arundel auprès du chemin.

Le bois de pin y a été presque tout enlevé, il en reste cependant assez, suivant M. Milway, pour les besoins futurs des colons.

La mouche à blé a fait des dommages dans ces localités. Le blé semé tard a moins souffert de ce fléau. Aucune autre espèce de grain n'a été attaqué par cet insecte.

« Les gelées, dit M. Milway, ne sont pas fortes dans les townships situés en arrière (au nord de l'Ottawa); elles ne surviennent ordinairement que dans la dernière semaine d'août. La rouille est ce qui cause le plus de dommages à toutes espèces de récoltes. Les patates, semées sur la terre neuve, échappent à la maladie, si elles sont mises en terre dans le mois de mai. Celles qui sont semées en juin dans la terre neuve, souffrent de la maladie, quoique moins que celles qui le sont, dans le même temps, dans la vieille terre.

« Depuis cinq ans je sème mes patates vers le 10 mai, sur de la terre vieille faite ; je les sème à une profondeur plus qu'ordinaire et elles croissent grosses, non aqueuses et ne pourrissent point. »

M. Milway croit que l'emploi des sommes appropriées par le gouvernement pour la colonisation a doublé le prix de la propriété foncière dans les townships ci-dessus mentionnés.

M. Milway croit que $200 achèveraient d'ouvrir la partie du chemin qui ne l'est pas encore.

COMTÉ DE L'OTTAWA.

Chemin de la Rivière du Désert.

Conducteurs: Patrick Farrell, F. X. Desloges.

Balance de l'appropriation de 1857................	$2860 00
Montant approprié en 1858......................	1600 00
	4460 00
Montant payé................................	3000 00
Balance restant	$1460 00

Ce chemin, de soixante milles de longueur, tel que projeté, est décrit dans le dernier rapport à la page 116, version anglaise, et 118 version française.

Treize milles et un quart de ce chemin ont été ouverts en 1858. De ces treize milles et un quart, dix milles et un quart sont praticables pour les voitures à roues et trois autres ne le sont que pour les voitures d'hiver.

La longueur totale du chemin maintenant ouvert et propre aux voitures à roues, à compter de la ferme de Brook, dans le township de Low, est de vingt-et-un milles.

Le coût des derniers treize milles et un quart ouverts, partie dans Aylwin et partie dans Wright, a été à peu près $250 par mille, sans les ponts.

Huit cent soixante-douze pieds de ponts ont coûté $705.

Il a été fait 1178 pieds de pontage sur terre.

Les affaires de tous genre ont considérablement augmenté dans les localités que traverse le chemin, et la population s'y est accrue de vingt-cinq pour cent depuis un an.

Une église catholique a été construite dans le township de Wright, et le site d'une autre a été établie dans Low par l'autorité ecclésiastique. Il paraîtrait aussi qu'une autre église a été bâtie dans le township Bouchette, à treize milles de la rivière du Désert.

J'ai déjà eu l'honneur d'appeler l'attention de vos prédécesseurs sur l'importance de ce chemin, et pour plus amples détails je prends la liberté de vous référer à mes précédents rapports.

Il me suffira dans ce moment, pour attirer votre attention d'une manière spéciale sur l'utilité de cette grande voie, de vous dire que les révérends Pères Oblats d'Ottawa ont déjà, au terminus de ce chemin, à l'embouchure de la rivière du Désert, construit une église, presbytère, moulins à scie et à farine et autres bâtiments, et que, malgré la longueur et le mauvais état actuel de la plus grande partie de cette route, ces zélés missionnaires, depuis plusieurs années, n'ont cessé de répondre à tous les besoins spirituels des colons disséminés dans cette section du pays, même jusque dans le haut de la rivière Gatineau.

Dans la partie du chemin faite cette année, on trouve deux excellents pouvoirs d'eau, de la pierre à chaux et une variété de minéraux que, disent Messieurs Farrell et Desloges, " nous n'avons pas pu identifier."

Messieurs Farrell et Desloges croient que $3600 suffiraient pour compléter le chemin.

COMTÉ DE PONTIAC.

Chemin du Calumet à la Rivière à la Loutre.

Conducteur : THOMAS CORRIGAN.

Balance de l'appropriation de 1856..................	$218 35
Montant payé..................................	218 35

Pour une description de ce chemin, voyez rapport de l'an dernier, page 120, version française, et page 117, version anglaise.

Quatre milles ont été ouverts cette année, en chemin d'hiver, dans le township de Thorne, et ont coûté $54 du mille.

Cette section du chemin passe à travers un sol sablonneux et marécageux en quelques endroits.

M. Corrigan dit que ce chemin sera d'un grand secours pour les habitants du township de Thorne, dont la population augmente considérablement.

L'avoine et le foin sont les principales récoltes dans les environs de ce chemin. M. Corrigan n'a pas entendu dire que les insectes aient commis des dommages dans les grains.

COMTÉ DE BONAVENTURE.

1. *Chemin dans Carleton.*
2. *Chemin dans Maria.*

Conducteur, FINLAY COOK.

Montant de l'appropriation de 1857................	$600 00
Montant payé	600 00

Relativement à ces trois chemins M. Finlay Cook m'écrit ce qui suit :

" J'ai ouvert un chemin dans le township de Carleton sur la ligne qui divise les lots de Joseph Bernard et de Joseph Landry, d'à peu près un demi-mille de long, laissant encore à peu près ¾ de mille de chemin à faire.

" Ensuite dans le township Maria, dans l'établissement des Irlandais, en arrière du moulin de Manderson, j'ai fait un chemin de 1¼ mille, laissant trois milles de chemin à faire.

" J'ai fait ensuite un chemin sur la côte ouest de la grande rivière Cascapédiac, commençant sur le lot No. 24 du premier rang, et allant jusqu'au No. 27, distance d'à peu près un mille, laissant encore à peu près un mille et demi à faire dans ce chemin."

M. Cook a ouvert en 1858 à peu près 2¾ milles de chemin dont un mille est complété.

Tout ce qui a été ouvert, c'est-à-dire 2¾ milles, peut servir aux voitures d'été.

Ces chemins ont coûté à peu près $200 par mille.

Cinq ponts, comprenant 211 pieds de long, ont coûté à peu près $100.

Dans les environs de ces chemins, le terrain est en grande partie de bonne qualité. Les bois sont le merisier et le bouleau.

Les grains les plus généralement cultivés dans ces localités sont l'avoine, le seigle et l'orge, qui n'ont souffert cette année ni de la gelée ni des insectes.

M. Cook croit que pour parachever ces chemins il faudra pour le chemin de Carleton ....$ 400
Do dans l'établissement Irlandais en arrière du moulin de Manderson, ... 1100
Do à l'ouest de la grande Cascapédiac.................... 600

COMTÉ DE BONAVENTURE.

Trois chemins dans New Richmond.

Conducteur: JOHN DODDRIDGE.

Balance de l'appropriation de 1856 ....$400 00
Montant payé,.. 400 00

1° Un chemin a été ouvert sur la côté sud-est du lac, dans la division ouest de New Richmond, à partir de la troisième concession jusqu'à dix-huit arpents en deçà de la sixième : ce qui donne une étendue d'à peu près cinq milles de chemin à partir du rivage de la Baie des Chaleurs, compris ce qui avait été ouvert précédemment.

2° Un autre chemin d'à peu près trente-cinq arpents de longueur a été ouvert du lot No. 1, dans le quatrième rang. Ce chemin, avec ce qui avait déjà été ouvert, donne une voie de communication d'à peu près trois milles, à partir de la profondeur du premier rang.

3° Il a été ouvert vingt arpents dans le chemin dit "du Cap Noir," s'étendant du premier au troisième rang, dans la ligne de division entre les lots Nos. 5 et 6.

L'étendue de chemin ouvert dans ces trois sections est de 104 acres, dont 50 sont complétés.

Aucun pont n'a été construit dans ces chemins, mais il a été fait pour $80 de pontage.

M. Doddridge m'informe que le sol sur les divers chemins est de bonne qualité, et couvert de bois franc, cèdre, épinette etc. ; vers l'intérieur l'on rencontre une grande étendue de terrain uni et de qualité supérieure.

L'on trouve, dans les environs de ces chemins, beaucoup de marne et de la pierre à chaux en abondance ; il y a aussi de l'ardoise en arrière du township.

M. Doddridge estime qu'il faudrait encore une somme de $600 pour compléter ces trois chemins et en ouvrir un autre à la rivière Capelan. Ce dernier chemin est demandé par les habitans de l'intérieur qui n'ont aucune sortie.

Les récoltes, dit M. Doddridge, n'ont pas été attaquées par la gelée, ni par les insectes.

COMTE DE BONAVENTURE.

Chemin du Portage.

Conducteur : Henry Lodge.

Montant de l'appropriation de 1857................	$220 14
Montant payé	220 14

Ce chemin qui a à peu près trois milles d'étendue, commence sur la terre de Samuel Clark et a son terminus sur celle de John Robertson, dans le township de Métapédiac.

Il a été ouvert en 1858 une étendue de quatre arpents et sept perches de chemin propre au roulage.

Un mille de ce chemin avait été précédemment ouvert en chemin d'hiver au rocher de *Grog Island.*

Un pont, dont les dimensions ne m'ont pas été données par M. Lodge, a été construit sur *Sam. Clarke's Brook* et a coûté, avec la côte qu'il a fallu abattre, $204, ne laissant par conséquent qu'une balance de $16.14 à employer dans le chemin.

" Il n'y a pas, dit M. Lodge, dans le township, de chemin pour les voitures d'été, et les habitans ont été forcés, par le manque de chemin de front, de traverser la rivière, afin de profiter du grand chemin construit sur le côté opposé de la rivière Ristigouche par le gouvernement du Nouveau-Brunswick ; mais depuis que le chemin du rocher de *Grog Island* et le pont sur *Sam. Clarke's Brook* ont été construits, nous avons un chemin d'hiver depuis les établissements situés à l'embouchure de la rivière Upsaltiquitch jusqu'à la rivière Métapédiac.

....

" Généralement parlant, il n'y a pas de mauvaises terres dans le township de Métapédiac, et ce chemin donnera accès aux terres inoccupées qui se trouvent sur la rivière. Toutes les terres en profondeur sont bonnes et quelques-unes excellentes."

L'on trouve dans ces localités quantité de pierre à chaux.

Il y aura encore un pont à faire sur un ruisseau, mais je n'ai aucuns renseignements sur ses dimensions.

COMTÉ DE RIMOUSKI.

Chemin de Fleuriau.

Conducteur, L. H. Lebel.

Balance restant de l'appropriation de 1857..........	$40 00
Montant approprié, en 1858, pour un pont sur la Rivière Neigette	100 00
	$140 00
Montant payé	000 00

Le point de départ du chemin Fleuriau est le chemin de front du quatrième rang de Ste. Flavie. (No. du lot non désigné dans le rapport qui m'est envoyé.)

Il est ouvert jusqu'à la Rivière Neigette, distance de 111½ arpents.

Trente-neuf arpents ont été ouverts en 1858, presque tous parachevés.

Toute l'étendue de ce chemin qui a été ouvert, se trouve dans les seigneuries Lepage et Thivierge.

Il est praticable pour les voitures d'été dans toute sa longueur, moins quelques arpents.

Il a coûté $216 par mille, y compris les ponts, pontages et fossés.

Il y a dans le township Fleuriau plusieurs pouvoirs d'eau et on y trouve des carrières d'excellente pierre à chaux.

Les grains cultivés dans les environs du chemin Fleuriau, le plus généralement, sont l'orge nue (mondée) et l'orge couverte. Ces grains n'ont souffert aucunement de la gelée, ni des insectes, depuis qu'on a commencé à y semer. Les premières gelées se sont fait sentir vers le 25 septembre.

Trente arpents du chemin Fleuriau ont été verbalisés l'an dernier ; le reste le sera probablement sous peu de temps.

Dans une de ses correspondances avec ce bureau, M. Lebel me dit :

"C'est avec plaisir que j'ai encore l'honneur de vous faire rapport, cette année, que la colonisation du township Fleuriau progresse rapidement, malgré les obstacles qui s'y rencontrent. Il a été fait cette année plusieurs cents arpents d'abattis et la semence a été assez considérable le printemps dernier, et la récolte, n'ayant éprouvé aucun dommage, est abondante. On construit actuellement un moulin à scie dans le township, et un riche habitant de cette paroisse, qui y a plusieurs lots, m'a informé qu'il se propose d'y construire un bon moulin à farine, dès l'été prochain.

"Si cette amélioration a lieu, comme il n'y a pas à en douter, tout le township sera établi avant deux ans, et deviendra important par la bonté assez rare de son sol."

On s'occupe maintenant du projet de bâtir une église dans les environs du chemin Fleuriau.

M. Lebel croit que $300 suffiront pour le compléter.

COMTÉ DE RIMOUSKI.

Chemin de St. Simon.

Conducteur: Chs. Frs. Caron.

Montant de l'appropriation de 1858	$600 00
Montant payé..	400 00
Balance restant......................................	$200 00

Pour point de départ et autres détails voir le rapport de l'an dernier.

Trente-cinq arpens de ce chemin ont été parachevés et quarante-huit autres arpens et demi ont été ouverts en 1858.

En tout, à peu près sept milles de ce chemin sont ouverts, et de ces sept milles, cinq milles et trois quarts sont parachevés.

Toute la partie ouverte et parachevée se trouve dans la seigneurie Rioux.

"Les terres que traverse ce chemin sont très bonnes, dit M. Caron, si l'on en juge par les bois qui y croissent. Les terrains vers lesquels ce chemin est dirigé sont très étendus et d'excellente qualité, et si ce n'était, ajoute M. Caron, le prix exhorbitant des terres des seigneuries, il (ce chemin) serait déjà bordé, dans toute sa longueur, de nouveaux établissements; mais aussitôt qu'il aura atteint les terres de la couronne, la colonisation prendra un rapide essor, car alors les terres se prendront à des conditions plus faciles."

Malgré le prix élevé des terres dans la seigneurie Rioux, les défrichements y progressent beaucoup et le nombre des résidants y a doublé depuis l'an dernier.

La première gelée, nuisible aux récoltes, est survenue, suivant M. Caron, vers le neuf ou le dix octobre.

Les grains que, cette année, on a récolté en plus grande quantité, dans les environs de ce chemin, sont l'orge et le seigle.

Ce chemin est verbalisé jusqu'au cinquième rang de la seigneurie Rioux.

M. Caron croit que la somme mentionnée dans le rapport de l'an dernier ($1000) ne sera pas suffisante pour compléter le chemin.

COMTÉ DE KAMOURASKA.

Chemin de Pohénégamook.

Conducteur: Joseph Roy.

Balance de l'appropriation de 1857..................	$5 84
Montant de l'appropriation de 1858.................	600 00
	605 84
Montant payé..	584 08
Balance restant.....................................	$21 76

Le chemin de Pohénégamook est composé de deux branches dont l'une part de St. Alexandre et l'autre de Ste. Hélène.

La première branche de ce chemin, celle de St. Alexandre, traverse le township de Park; la deuxième traverse le township de Bungay, et elles se réunissent toutes deux, à ou auprès de la ligne qui divise le township de Park et de Pohénégamook. De ce point de jonction, le chemin traverse dans sa longueur le township de Pohénégamook pour se terminer au lac de ce nom.

La branche de St. Alexandre est ouverte jusqu'à son point de jonction avec celle de Ste. Hélène, et elle est praticable pour toute espèce de voiture.

Dans la branche Ste. Hélène, sept milles sont ouverts, dont six sont propres aux voitures d'été, et un mille aux voitures d'hiver.

Dans cette partie du chemin, depuis la jonction des deux branches jusqu'au lac Pohénégamook, cinq milles et demi ont été faits propres au roulage.

Deux milles et demi ont été ouverts en 1858.

Dans tout le chemin, y compris ses deux branches, vingt-un milles un quart peuvent servir aux voitures d'été et un mille de plus aux voitures d'hiver seulement.

Le coût par mille, terme moyen, a été $260. Trente ponts de trois à dix pieds de pavé ont coûté vingt piastres.

La longueur des pontages sur terre est de sept arpents. Ils ont pu coûter à peu près soixante piastres.

Le sol que traverse ce chemin est généralement bon, mais quelques parties du terrain sont rocheuses ou *savaneuses*. Le bois est généralement beau, et le terrain dans les environs du lac de Pohénégamook, auquel ce chemin conduit, est de très bonne qualité.

" Dans le township d'Ixworth, dit M. Roy, en arrière de Ste. Anne de Lapocatière, et dans le township de Woodbridge, contigu à St. Pascal, les terres sont presque toutes prises; un bon nombre de personnes ont marqué des places dans le township de Pohénégamook, et se proposent de prendre ces terres aussitôt que le chemin sera ouvert.

* * * * * * * * *

" Les grains recueillis en plus grande quantité sont le blé et l'orge: ces grains n'y ont subi aucun dommage.

" Les premières gelées nuisibles aux récoltes se font sentir à la fin de septembre.

" Il n'y a eu à ma connaissance qu'une partie de la branche de St. Alexandre au chemin de Pohénégamook dont l'entretien ait été réglé par l'autorité municipale."

M. Roy évalue à $2,600 la somme nécessaire pour achever ce chemin, sans comprendre dans cette somme les frais de construction d'un pont sur la rivière du Loup, dans la branche de St. Alexandre, lequel coûtera à peu près $1200.

COMTE DE KAMOURASKA.

Chemin de Woodbridge.

Conducteur: J. B. Martin.

Balance de l'appropriation de 1857	$ 7 23
Montant de l'appropriation de 1858	600 00
	607 23
Montant payé	607 23

Ce chemin commence au milieu du cinquième rang de la seigneurie de Kamouraska, dans la paroisse de St. Paschal, et est ouvert jusqu'à la Rivière du Loup, sur le quatrième rang du township de Woodbridge.

Une étendue d'à peu près quatre milles a été parachevée en 1858 dans Woodbridge; trente-trois arpents non parachevés en deçà de la Rivière du Loup sont néanmoins passables pour les voitures à roues. Le coût par mille du chemin parachevé, sans y comprendre les ponts, est d'à peu près $400.

Trois ponts ont été construits, dont un sur la Rivière du Loup a 170 pieds de long et a coûté $200. Le pont n'était point parachevé lors de la cessation des travaux l'automne dernier.

Il a aussi été fait près de 15 arpents de pontage qui ont coûté environ $4 piastres de l'arpent.

Il existe plusieurs pouvoirs d'eau près de ce chemin.

" Le township de Woodbridge, dit M. Martin, dans toute son étendue, présente un sol propre à l'agriculture; la partie inférieure du dit township est complantée en bois mêlé; l'érable domine et la qualité du sol parait être supérieure vers la partie haute du dit township.

" Ce chemin offre de grands avantages à la colonisation et au commerce par la proximité où se trouve ce township des anciens établissements; et ces avantages seraient encore plus grands, si le dit chemin était continué plus haut, attendu que les terres deviennent plus avantageuses en montant, suivant tous les rapports ....
....

" La colonisation a fait quelques progrès dans le township de Woodbridge pendant les cinq dernières années; mais le défaut de chemin a été jusqu'ici un très grand obstacle aux établissements. Jusqu'au mois d'octobre dernier l'état de ce chemin était si mauvais qu'il était impossible pour les colons d'en profiter pour y aller cultiver leurs terres ou en sortir les grains qui devenaient en partie la proie des animaux sauvages. Mais aujourd'hui que ce chemin a été amélioré par ordre du gouvernement, je n'hésite pas à dire, et c'est ma conviction intime, que dès l'année prochaine, la colonisation progressera rapidement. Les terres y seront couvertes de semences le printemps prochain et les colons y fixeront leurs demeures. D'ailleurs l'autorité municipale prendra la surveillance et l'entretien du chemin ainsi amélioré: ce chemin a fait un bien immense aux colons.

" Une circonstance des plus favorables à la colonisation vient de se produire. Un propriétaire de St. Paschal, Jean Baptiste Dionne, écuyer, maire de

cette paroisse et préfet du comté de Kamouraska, vient de faire construire à grands frais, sur la rivière appelé la Manie, tributaire de la Rivière du Loup, peu distante d'elle, un moulin à scie qui ne pourra manquer d'être très utile aux colons pour le sciage des bois nécessaires pour la construction de leurs bâtisses et pour le commerce en général."

M. Martin estime qu'il faudrait de $120 à $140 pour parachever les trente-trois arpents qui ne le sont pas encore en deçà de la rivière du Loup, et une autre somme de $4800 pour le conduire de la Rivière du Loup au chemin Taché, distance de douze milles.

Les grains récoltés dans les environs du chemin sont le blé, le seigle, les pois et l'orge. Ces grains n'ont subi aucun dommage en 1858 par la gelée où par les insectes.

COMTÉ DE KAMOURASKA.

Chemin Chapais.

Conducteur, Maurice Bossé.

Balance de l'appropriation de 1857	$ 16	2
Montant de l'appropriation de 1858	400	00
	$ 416	2
Montant payé, ...	414	47
Balance restant, ...	$ 1	55

Le chemin Chapais, en arrière de Ste. Anne Lapocatière, commence à la ligne de division entre les terres de Charles Dubé et Bruno Ouellet, entre les deuxième et troisième rangs du township d'Ixworth,—traverse ce township, ainsi que celui de Chapais, et a son terminus à la ligne provinciale. Sa longueur est de $22\frac{3}{4}$ milles.

Il a été complété, en 1858, une longueur de trente-quatre arpents et une perche.

Toute la partie ouverte du chemin est de cinq milles vingt-deux arpents et une perche, et peut être fréquenté par les voitures d'été, à l'exception d'une cèdrière de quatorze arpents et deux perches qui n'est pas parachevée et qui n'est passable que pour les voitures d'hiver.

Ce chemin est traversé par la Rivière Ouelle qui passe sur le cinquième rang d'Ixworth, et sur laquelle il faudra un pont d'à peu près cent pieds de long et dont le coût est estimé à $250.

Le coût de ce chemin, en 1858, a été de $320 par mille, y compris quatre petits ponts et sept perches de pontage.

" Le sol, dit M. Bossé, où j'ai fait faire le chemin, cette année, ainsi qu'une certaine étendue courant au nord-est est de terre grasse et riche pour la production des grains ; le bois est très long et gros ; il y a beaucoup d'érable, de merisier, ainsi que de l'épinette et du pin."

Suivant le rapport de M. Bossé, tous les lots sur les quatre milles de chemin ouvert en 1857, ont été pris par les habitants de Ste. Anne et des trois premiers rangs d'Ixworth, et les jeunes colons ne peuvent compter, pour former des établissements, que sur la partie du chemin ouverte cette année et sur celle qui sera ouverte à l'avenir.

Depuis l'endroit où les travaux ont été arrêtés en 1858 jusqu'au chemin Taché, il reste à ouvrir une étendue de huit milles.

Il serait d'une grande importance que cette section de chemin fut ouverte au plus-tôt, afin de faciliter le charroyage des provisions et matériaux nécessaires aux travaux du chemin Taché.

Il y a dans les environs du chemin trois bons pouvoirs d'eau, et à peu de distance, du côté sud-ouest, un grand lac que l'on dit être très poissonneux.

M. Bossé estime qu'il faudrait une somme de $3000 pour compléter le chemin jusqu'au chemin Taché.

" Le blé, dit M. Bossé, est cultivé en grand dans les nouveaux établissements, et les pois, l'orge, le seigle et les patates en bonne quantité. Les premières gelées d'automne ne se sont fait sentir que *vers le quinze d'octobre*, la récolte étant mûre et en partie engrangée.

COMTÉ DE L'ISLET.

Chemin Elgin.

Conducteur, P. G. VERREAULT.

Balance de l'appropriation de 1857	$ 38 90
Montant de l'appropriation de 1858...............	600 00
Montant de l'appropriation pour un pont, 1858	400 00
	$1038 90
Montant payé.......	662 37
Balance restant................................	$ 376 53

Voir pour divers renseignements le rapport de l'an dernier, page 132, version française, et 131 version anglaise.

L'étendue du chemin parachevé cette année est de un mille et trois arpents. De plus trois milles ont été débarrassés de bois.

Douze milles sont maintenant praticables pour les voitures d'été, mais il est ouvert pour les voitures d'hiver, dans toute son étendue, qui est de vingt-six milles.

M. Verreault porte à $545, terme moyen, la confection d'un mille de chemin parachevé, mais sans y comprendre les ponts.

Une somme de $60 a été employée à la construction d'un pont de 77 pieds de longueur sur le bras. Ce pont cependant n'est pas entièrement terminé.

Tous les rapports s'accordent à dire que la qualité des terres va toujours s'améliorant à mesure qu'elles s'avancent vers le sud.

Les cours d'eau considérables que traverse ce chemin, à certains intervalles, offrent de nombreux pouvoirs d'eau.

" Tous les grains généralement quelconques, dit M. Verreault, réussissent " dans ces endroits et parviennent à maturité. Les gelées n'ont causé aucun " dommage que je sache cette année.

" Je crois devoir mentionner ici l'exploitation considérable qui se fait des " belles et vastes sucreries situées sur un grand nombre de lots, dans les envi- " rons de la route. Je crois pouvoir évaluer à 50,000 livres le produit de cette " industrie, ce qui représenterait un capital annuel de $5,000 pour cette branche " seule.

" Il ne m'est pas possible de préciser l'augmentation de la population depuis " ces dernières années : l'année dernière je vous ai fait connaître l'établissement " de deux nouvelles paroisses en arrière de St. Jean et de St. Roch. Vous savez " déjà que la plus grande partie des lots situés le long de la route sont pris, et " qu'un grand nombre d'entre eux ont reçu un commencement de défrichement.

" Deux nouveaux colons se sont bâtis cet été au lac Noir. Un autre a commencé
" les travaux d'un moulin plus au sud du point où se terminent aujourd'hui les
" travaux du chemin."

M. Verreault évalue à ($11,140) onze mille cent quarante piastres ce qui reste de chemin à faire.

COMTÉ DE MONTMAGNY.

Chemin en arrière de St. Pierre.

Conducteur, Antoine Talbot.

Balance de l'appropriation de 1857, ...		$13 25
Montant de l'appropriation de 1858, ...		400 00
		$413 25
Montant payé à A. Talbot	$296 54	
Montant payé à Ls. Fournier	13 40	
		$309 94
Balance restant		$103 31

Voir le rapport de l'an dernier, page 133 version française, et 132 version anglaise.

Les travaux de M. Talbot, cette année, se sont bornés à la confection de fossés, frontages, et à l'amélioration d'un mille et demi de chemin.

On sait déjà que le terrain que traverse ce chemin ainsi que celui qu'il devra traverser, lorsqu'il sera prolongé, est très propre à la colonisation qui, dit M. Talbot, a fait depuis cinq ans des progrès considérables dans les townships Armagh, Montminy, Mailloux et Ashburton.

La population de Montminy est déjà d'environ 450 âmes.

Les grains recueillis, cette année, dans le township Montminy sont le blé, le seigle, l'avoine, l'orge et le sarrazin.

Dans les endroits bas la gelée a un peu endommagé le sarrazin et les patates ; mais la mouche à blé est encore inconnue dans ces localités.

M. Talbot croit qu'il faudrait $2,000 pour achever ce chemin.

COMTÉ DE BELLECHASSE.

Chemin d'Armagh.

Conducteur, Pierre Dagnault.

Montant de l'appropriation de 1858	$600 00
Montant payé	600 00

Pour la désignation de ce chemin et autres renseignements, voyez le rapport de l'an dernier.

Depuis ces dernières années, la colonisation a fait, dans les townships Armagh et Mailloux, des progrès considérables, tellement que, suivant M. Dagnault, la population s'est accrue de moitié dans ces deux townships, et que la valeur de la propriété foncière y a doublé depuis trois ans.

La gelée, cette année, n'a fait aucun dommage aux récoltes.

J'ai déjà dit qu'il y avait une église de construite dans Armagh.

M. Dagnault croit qu'il faudrait de $3,000 à $3,600 pour compléter ce chemin.

COMTÉ DE BELLECHASSE.

Pont de St. Raphaël.

Conducteur, Ls. Dallaire.

Balance de l'appropriation de 1857....................	$40 00
Montant payé	40 00

Ce pont dont le coût est de $500 à $600, n'ayant pu être terminé par les intéressés, une somme de $200 a été appropriée en 1857 pour les aider à le compléter.

Il est construit sur la Rivière du Sud, dans la paroisse St. Raphaël, et mesure, à peu près, 150 pieds de longueur, seize ou dix-huit pieds de largeur et vingt-un pieds de hauteur, hors de l'eau, le tout appuyé sur deux cages ou piliers. La charpente est remarquable par la force de son bois et sa solidité.

Ce pont n'est point entièrement terminé et nécessiterait une somme de $20 pour le compléter.

COMTÉS DE BELLECHASSE, MONTMAGNY, L'ISLET, KAMOURASKA, TEMISCOUATA ET RIMOUSKI.

Chemin Taché.

Conducteur: Elie Audet.

Montant approprié en 1857....................	$4,400 00
do do 1858....................	5,000 00
	9,400 00
do payé....................................	900 00
Balance restant..............................	$8,500 00

Le point de départ de ce chemin se trouve à la ligne de division entre la seigneurie de St. Gervais et le township de Buckland, dans le comté de Bellechasse, et doit passer à travers les townships de Buckland, Mailloux, Montminy, Patton, Arago, Garneau, Lafontaine, Chapais, Painchaud, Chabot, Pohénégamook, Armand, Demers, Hocquart, Begon, Bedard, Chénier, Duquesne, Macpès, Neigette, Fleuriau, et se termine au chemin Kempt, dans le township Cabot, comté de Rimouski, distance à peu près 180 milles. Il devra donc traverser les comtés de Bellechasse, Montmagny, L'Islet, Kamouraska, Témiscouata et Rimouski.

Conformément à mes instructions, j'ai donné avis public que la confection de ce chemin serait donnée à faire à l'entreprise et par contrat; mais pour les raisons mentionnées dans le rapport que j'ai eu l'honneur de vous adresser sous date du 14 décembre dernier, il a été décidé que je ferais procéder à l'ouverture de ce chemin suivant le mode usité, c'est-à-dire par des travailleurs engagés à la journée et travaillant sous la surveillance de conducteurs nommés à cet effet.

Il avait été décidé aussi que les travaux d'ouverture de ce chemin commenceraient simultanément à son extrémité ouest, dans le township de Buckland, et au chemin Chapais, dans le township Chapais.

L'extrémité ouest du chemin Taché, dans Buckland, étant exactement le terminus du chemin Buckland, et celui-ci étant ouvert dans toute son étendue, il était facile de rendre sur ce point les travailleurs et les provisions. En conséquence des instructions furent immédiatement données à M. Elie Audet, un des conducteurs des travaux de colonisation les plus expérimentés, d'engager des hommes et de profiter du peu de jours (ses instructions sont datées du 12 octobre)

que la saison pouvait encore procurer, et M. Audet se mit à l'œuvre avec autant d'activité que d'intelligence.

Il n'en pouvait être de même à l'autre partie du chemin Taché où on s'était proposé aussi de faire travailler, savoir : dans le township Chapais. Le chemin de ce nom qui conduit à ce dernier township, à l'endroit où les travaux du chemin Taché devaient être commencés, n'étant point ouvert jusqu'au lieu des travaux, le transport des hommes et des provisions devait conséquemment être difficile et coûteux.

L'état avancé de la saison ne permettant pas d'ailleurs d'espérer que l'on pût faire d'abord ouvrir le chemin Chapais pour ensuite continuer les travaux dans le chemin Taché, il fut considéré qu'il serait considérablement plus économique de remettre au printemps prochain le commencement des travaux dans cette section du chemin.

Les détails qui suivent, extraits de l'excellent rapport que m'a adressé M. Elie Audet, à la suite de ses travaux de l'automne dernier, ne manqueront pas d'intéresser les amis de la colonisation.

" J'ai été appelé, dit M. Audet, à conduire les travaux du chemin Taché, partie supérieure, dont le point de départ se trouve entre la seigneurie Taschereau et le township Buckland, au neuvième rang ; ce chemin est ouvert jusqu'à la rivière dite " Fourche du Nord-Ouest ;" treize arpents seulement ont été parachevés.

" Outre les treize arpents, quinze et demi sont dans un état très avancé. Il ne reste qu'à arrondir le chemin dans cette dernière partie. On a aussi fait des travaux assez considérables de nivellement et de pontage, un peu plus loin, dans le quarante-huitième mille ou tracé, afin de rendre praticable une plus grande étendue du chemin. Sept milles de ce chemin sont ouverts.

" Près d'un demi-mille de ce chemin a été parachevé comme susdit, et quinze arpents et demi sont dans un état très prospère. L'autre partie du temps a été employé à rendre les six derniers milles roulables. Ces travaux ont été exécutés dans Buckland.

....

...........'' Sept milles pourront être fréquentés par des voitures d'été, et onze milles approximativement par des voitures d'hiver seulement.

" Dans les trois premiers milles et demi le coût probable sera $730, ce chemin passant dans les montagnes et dans un sol couvert de roches et de rochers. La suite du chemin coûtera beaucoup moins.

" Sept ponts formant une longueur totale de quarante-quatre pieds et 133 pieds de culées, coûtent $100. Il a été fait 1,288 pieds de pontage, remblai et déblai, qui coûtent en totalité $269 piastres.

" Le sol de chaque côté du chemin fait est d'excellente qualité, mais pierreux à la surface et fortement onduleux. Il devient encore plus avantageux à mesure qu'on avance dans la partie du chemin ouvert.

" Ce chemin contribuera beaucoup à l'avancement de la colonisation dans toute cette partie, par la facilité qu'il donnera aux habitants des seigneuries de communiquer aux nouveaux townships au moyen des routes que le gouvernement a déjà fait ouvrir. Chaque jour fait briller davantage le parti que la colonisation retirera de l'ouverture de cette espèce de *Grand Tronc* qu'alimenteront les nombreuses seigneuries qui bordent ces forêts séculaires. La hache du colon suit l'arpenteur. Le commerce y trouvera d'excellents bois de construction, de la potasse et de la perlasse. Déjà trois établissements pour la confection de ces deux derniers articles sont en pleine opération.

Il existe de nombreux pouvoirs d'eau dont plusieurs sont déjà utilisés pour deux moulins à farine et quatre moulins à scie construits et quatre autres en con-

struction dans le seul township de Buckland. Deux autres moulins à scie sont érigés dans le township Mailloux.

" Je n'ai remarqué qu'un dépôt assez considérable d'ocre jaune et rouge.

* * * * * * * * *

* * * " Les progrès de la colonisation sont considérables ; la forêt recule chaque année et fait place à de beaux champs de grain. La population résidente a augmenté au moins d'un quart dans le cours de l'année. La récolte a suivi une progression plus forte encore. Le surplus de la population des comtés de Lévi, Dorchester et Bellechasse, se dirige là. Dans peu d'années il y aura plusieurs grandes paroisses.

* * * * * * * * *

* * * " Orge, sarrasin, avoine, blé sont cultivés dans Buckland. Les patates seules ont souffert en quelques endroits. La gelée ne s'est fait sentir qu'à la Fourche du Nord-Ouest. Les insectes n'ont pas attaqué les céréales et la gelée ne s'est fait sentir ici que vers la fin d'octobre et pas avant.

* * * * * * * * *

" Un chemin qui aurait son point de départ à Buckland, dans le cinquième ou septième rang, se dirigerait au sud-ouest, traversant Standon, et irait tomber entre les townships Bellechase et Ware, et pourrait se poursuivre jusqu'à la rivière St. Jean, ouvrirait une étendue considérable de belles et bonnes terres à la colonisation. La partie ouverte des townships de Buckland et Mailloux, quoique belle et bonne, est de beaucoup inférieure au pays auquel ce chemin donnerait accès. Une exploration faite dans ce but serait un véritable bienfait ; je n'hésite pas à la suggérer."

COMTÉS DE DORCHESTER ET BELLECHASSE.

Chemin de Frampton à Buckland et Ware.

Conducteur, JOHN DILLON.

Balance restant de l'appropriation de 1857	$205 35
Montant de l'appropriation de 1858	200 00
	405 35
Montant payé	200 00
Balance restant	$205 35

Voir rapport de l'an dernier, page 137, version française ; 136, version anglaise.

Deux milles et quatre chaînes ont été ouverts en 1858, dont quatre-vingt-trois chaînes sont praticables pour les voitures à roues et quatre-vingt-une chaînes pour les voitures d'hiver.

Quatre milles et trois chaînes de ce chemin sont maintenant ouverts ; le tout dans le township de Buckland.

Les frais de confection sont, terme moyen, de $114 par mille, sans comprendre les ponts.

Si ce chemin est complété, comme il est projeté de le faire maintenant, il aura une étendue de vingt-huit milles à travers un terrain propre à faire des établissements et entièrement en bois debout. La partie qui a été ouverte passe sur des terres de la meilleure qualité, couvertes de bois francs, comme érable et merisier, à l'exception d'un mille qui se trouve dans une savane qui, cependant, si elle était asséchée, procurerait de bonne terre.

Presque tout le terrain sur l'étendue du chemin actuellement ouvert a déjà été pris.

La partie du chemin qui a été faite dans le comté de Dorchester, à même le fonds de colonisation, est verbalisée, et il a été pourvu à son entretien.

Le township Frampton est presque entièrement établi. Standon l'est aussi sur les premier, deuxième et troisième rangs, et Buckland l'est en grande partie.

La mouche à blé n'a causé aucun dommage dans ces localités; la rouille seule y a endommagé les blés cette année.

Le site d'une église a été dernièrement établi par l'autorité ecclésiastique dans le deuxième rang de Standon, et les colons ont déjà commencé à préparer les matériaux nécessaires à sa construction.

M. Dillon est d'opinion que la valeur de la proprité foncière a depuis ces années dernières augmenté de 30 pour 100.

Quatre cents piastres pourront suffire pour compléter le chemin jusqu'où il a été tracé; mais s'il est continué plus loin et à travers le township de Ware, sa confection exigera quelque chose de plus que $3,000.

COMTÉ DE MÉGANTIC.

Chemin de Glenloyd.

Conducteur, Thomas Lloyd.

Montant de l'appropriation de 1858	$1,000 00
Montant payé	500 00
Balance restant	$500 00

Voir le rapport de l'an dernier page 141, version française; 139, version anglaise.

Ce chemin est maintenant ouvert dans toute sa longueur, moins un mille sur la terre de Goff, dans le township de Leeds.

Trois milles ont été complétés en 1858 dans le township de Nelson, lesquels sont propres aux voitures à roues: le reste n'est ouvert qu'en chemin d'hiver.

" Trois milles seulement, ouverts sur la ligne telle qu'elle a été tracée d'abord, sont praticables pour les voitures à roues, dit M. Lloyd, mais en conséquence des changements récemment faits dans le cours de cette ligne par l'inspecteur des agences, une voie de communication entre le chemin de fer et le chemin Gosford, longue d'à peu près onze milles, est presque complétée.

" Le coût moyen du chemin est, y compris les ponts, de £24 7s. 6d. par mille.

" Le nombre de ponts est considérable, comme il appert par mes derniers rapports. Il n'en a pas été fait de nouveaux cette année, faute de moyens, quoique plusieurs soient nécessaires..............................

....

" A l'exception des premiers quatre milles dans Nelson, où le terrain, quand il est sec, est léger, et où se trouvent des savanes considérables, le sol est généralement d'une excellente qualité."

Quoique j'aie déjà eu occasion de parler, dans mes rapports annuels, des mines de cuivre de Leeds, et de leur importante liaison avec les intérêts généraux de la province, et plus particulièrement avec ceux des townships de l'Est, je pense devoir encore appeler votre attention sur ce que m'en dit M. Lloyd dans son dernier rapport.

"Les avantages que ce chemin, dit encore M. Lloyd, doit procurer non seulement à la section du pays qu'il traverse, mais encore à la province, ont été

plusieurs fois démontrés ; mais je désire attirer votre attention sur l'existence des mines de cuivre dans Leeds et Inverness, et sur le fait que deux compagnies incorporées creusent maintenant des puits de mines dans Leeds. Ces compagnies possèdent un capital considérable et emploient un nombre d'hommes aujourd'hui de 75 et qui sera porté jusqu'à 400 au printemps prochain.

"Le surintendant de ces travaux m'informe que la seule difficulté que rencontrent ces compagnies, c'est le défaut d'un chemin conduisant du lieu de leurs opérations, savoir, dans le quatorzième et quinzième rang de Leeds, au chemin de fer. Le défaut de cette voie de communication serait suppléé par la confection du chemin Glenloyd.

"Ce serait occuper trop d'espace dans ce rapport que d'énumérer les nombreux pouvoirs d'eau que l'on trouve dans le voisinage de ce chemin."

M. Lloyd a déjà fait observer, dans un de ses précédents rapports, qu'il existait non seulement de la pierre à chaux dans le quatorzième rang de Nelson, mais que l'on trouve même de la pierre à chaux magnésienne dans Leeds.

Outre la mine de fer que l'on rencontre dans Leeds en abondance, dans les environs de ce chemin, on apperçoit encore des traces de plomb dans Inverness.

M. Lloyd croit que la valeur de la propriété foncière a augmenté de 100 pour 100 depuis les cinq dernières années.

L'avoine et le seigle sont le plus généralement cultivés dans ces townships ; l'orge, le blé, le blé sarazin sont aussi beaucoup cultivés.

"Les récoltes, dit M. Lloyd, y sont égales à celles d'aucune partie de la province.

"Vingt-cinq minots de blé et quarante minots de sarrazin ont été recueillis, par arpent, dans Inverness, l'année dernière, à ma connaissance."............
....

"Les premières gelées ont fait tort à l'avoine et au sarrazin qui ont été semés tard ; mais les grains n'ont souffert d'aucune autre cause.

"Les premières gelées, nuisibles à la végétation, se sont fait sentir ici le 4 août."..
"Mais, malgré cela, la récolte, l'avoine excepté, a été au-dessus de la moyenne."

Six ou sept milles de ce chemin sont verbalisés.

Cinq mille piastres seraient nécessaires pour compléter ce chemin.

COMTÉ DE LOTBINIÈRE.

Chemin de Ste. Croix (route du centre).

Conducteur, C. François Dionne.

Balance de l'appropriation de 1857	$00 05
Montant de l'appropriation de 1858................	400 00
	$400 05
Montant payé	347 60
Balance restant....................................	$52 45

Voir le dernier rapport, page 143, version française, et 141, version anglaise.

Ce chemin, dont le point de départ est à un arpent au-dessus de la Rivière Duchesne, se termine à une petite route, à 18 arpents en bas de la chapelle de Ste. Agathe. Il a sept milles, cinq arpents et sept perches de longueur et passe dans le centre de la seigneurie Ste. Croix.

Cinq milles et dix arpents sont parachevés et propres aux voitures à roues ; le reste ne l'est qu'aux voitures d'hiver seulement.

Un moulin à scie a été construit cette année auprès du chemin par M. Charles King, qui se propose d'en construire un autre à farine.

M. Dionne dit que l'augmentation de la population, dans certains townships, a été très considérable : elle l'aurait été plus, suivant lui, si ce chemin eut été parachevé dans toute sa longueur. M. Dionne parle de ce chemin comme étant d'une utilité considérable et fréquenté par un très grand nombre d'habitants des townships adjacents.

La valeur de la propriété foncière a doublé depuis ces dernières années dans ces endroits.

Les grains qu'on y a récolté en plus grande partie l'an dernier ont été l'avoine, le seigle, les pois et le sarrazin. La culture de la patate y a acquis une importance plus qu'ordinaire. Bon nombre de colons y récoltent de 800 à 1000 minots de patates, ce qui leur donne le moyen d'engraisser des animaux en quantité suffisante pour pourvoir à tous les besoins de leurs familles.

Les premières gelées s'y sont fait sentir, cette année, à la fin du mois d'août.

Il faudrait de $2,000 à $2,400 pour compléter ce chemin.

Deux milles de ce chemin seulement ont été verbalisés par la municipalité de St. Flavien ; le reste ne l'a pas encore été.

COMTE D'ARTHABASKA.

Chemin de Maddington.

Conducteur, VENANT ST. GERMAIN.

Balance de l'appropriation de 1857	$503	75
Montant de l'appropriation de 1858..................	200	00
	703	75
Montant payé	$516	38
Balance restant.................................	$187	37

Voir rapport de l'an dernier, page 143, version française, 142, version anglaise.

Neuf milles de ce chemin sont maintenant achevés, il en reste environ encore trois qui ne le sont pas. Cependant il est dans toute son étendue praticable pour toute espèce de voitures.

Il est impossible de dire exactement ce qu'il a pu coûter par mille, vu qu'il n'a pas été rendu de compte des premiers travaux qui y ont été faits.

Mais ce qui fait preuve de l'activité et de l'économie du conducteur actuel, c'est qu'un front d'environ soixante-et-quinze pieds a été construit pour le prix de $25, et nombre d'autres plus petits pour des prix également proportionnés.

J'ai déjà donné dans mes rapports précédents des détails assez amples sur les avantages qu'offrent à la colonisation les localités que traverse ce chemin.

Peu de rivières possèdent des pouvoirs d'eau aussi puissants et aussi bien situés que l'est celui que l'on trouve dans Maddington, à un arpent ou deux de ce chemin et à quelques heures seulement des Trois-Rivières.

La construction du chemin de fer des Trois-Rivières à Arthabaska ou Stanfold devra donner un élan énergique à la colonisation des townships de l'est, et produira une augmentation considérable dans la valeur de la propriété foncière située dans les environs de la ligne qu'il suivra.

Une partie du chemin de Maddington est verbalisée.

M. St. Germain croit qu'une somme de $200, ajoutée à la balance restant sur le dernier octroi, suffira pour le compléter dans toute son étendue.

COMTÉ D'ARTHABASKA.

Chemin de Warwick et Tingwick.

Conducteur, WM. FARWELL.

Montant de l'appropriation de 1858..................	$400 00
Montant payé	200 00
Balance restant..................................	$200 00

Ce chemin commence près du dépôt, dans la ligne entre les lots Nos. 12 et 13, dans le premier rang de Warwick, qu'il traverse, et passe à travers Tingwick.

Il a à peu près quatre milles de longueur.

Il a été ouvert, en chemin d'hiver, dans l'automne de 1858, trente arpents de chemin, dont huit arpents dans Warwick et vingt-deux dans Tingwick, qui ont coûté $3 40 par arpent.

Un pont de 100 pieds de long a coûté $150.

Ce chemin, qui passe presque entièrement à travers des bois francs, doit se continuer par Warwick, Bulstrode et Aston, et ouvrir un débouché jusqu'aux Troi-Rivières.

Il existe plusieurs pouvoirs d'eau sur la rivière du Pin, qui traverse le chemin sur deux points différents.

On estime que ce chemin coûtera $400 du mille.

" Les différents townships, dit M. Farwell, par où passe le chemin, s'établis-" sent rapidement par des colons d'origine française."

COMTÉ DE WOLFE.

Chemin Mégantic.

Conducteur : J. T. LEBEL.

Montant de l'appropriation de 1858..................	$600 00
Montant payé....................................	294 25
Balance restant..................................	$305 75

Cette partie du chemin Mégantic, située dans le comté de Wolfe, considérablement fréquentée par les voyageurs et brisée par de lourdes charges, réclamait des réparations immédiates.

Les autorités municipales n'ayant pas pourvu à l'entretien de ce chemin, et son maintien en bon état étant de nécessité absolue pour un grand nombre de colons et pour la colonisation en général, dans les townships de l'est, la somme de $600 fut appropriée pour refaire ou réparer plusieurs ponts et parties de chemin devenus dangereux ou impraticables.

M. Lebel a fait et réparé des ponts, ouvert des égoûts et fait d'autres améliorations qu'il complétera au printemps prochain avec la balance qu'il n'a pas employée, et espère rendre, avec cette somme, toute cette section de chemin praticable et sûre.

COMTÉ DE COMPTON.

Chemin Mégantic.

Conducteurs : B. Garneau et J. Bte. Coulombe.

Montant de l'appropriation de 1858	$800 00
Montant payé	738 30
Balance restant	$ 61 70

Dans mes précédents rapports, on trouvera d'amples détails sur ce chemin qui est une des principales voies des townships de l'est et qui conduit au lac Mégantic.

L'étendue qui en est maintenant ouverte est de trente-sept milles, dont deux l'ont été en 1858.

De cette étendue de trente-sept milles, trente-six sont praticables pour les voitures d'été et un pour les voitures d'hiver seulement.

Le coût moyen de ce chemin est de £144 par mille.

Ce chemin est en partie bordé de bois mou, mais les terrains adjacents sont en grande partie couverts de bois franc, et le sol en est d'une qualité supérieure et très propre à la culture.

Il existe sur la rivière Garneau un pouvoir d'eau très avantageux où il a été construit un très bon moulin à scie, l'année dernière.

" La colonisation, disent MM. Garneau et Coulombe, a fait de rapides progrès dans Stratford, Winslow et Whitton depuis les cinq dernières années ; un grand nombre de familles sont venues s'y établir l'été dernier. Il n'y a pas de doute que le chemin Mégantic, une fois terminé, ne se borde en peu de temps de colons industrieux qui feront valoir les terres qui avoisinent le grand lac de ce nom.

" Déjà nous pouvons vous assurer qu'un grand nombre de familles écossaises et canadiennes n'attendent que l'ouverture complète de ce chemin pour aller s'y établir."

Il a été bâti l'été dernier une belle chapelle dans le township de Winslow.

D'après l'opinion de MM. Garneau et Coulombe, la valeur de la propriété aurait déjà augmenté de cent pour cent dans les townships que traverse ce chemin, quoiqu'il ne soit pas encore complétement fini.

La gelée dans ces localités a fait dommage à l'orge et l'avoine, que l'on y sème généralement trop tard. Le blé qui y a été semé a très bien produit, un seul colon en a recueilli deux cents minots.

Les conducteurs des travaux du chemin Mégantic croient qu'avec la somme de £525 on pourrait le compléter.

COMTÉ DE SHEFFORD.

Chemin d'Ely à Durham.

Conducteur : Flavien Blanchard.

Montant de l'appropriation de 1855	$800 00
Montant payé	511 50
Balance restant	288 50

Le point de départ de ce chemin est au chemin dit " de Montréal," sur le No. 27, sixième rang d'Ely, et son terminus au dépôt du Grand Tronc dans Durham sud. Il traverse parties d'Ely, Acton et Durham. Sa longeur est de quatre

milles et demi ; il est complètement ouvert et praticable pour les voitures d'été, quoiqu'il ne soit pas complété.

Les terrains adjacents sont généralement bons. Les côteaux y sont boisés en érables, merisiers, pruches et épinettes.

Il y a un pouvoir d'eau et une carrière de pierre à chaux dans les environs du chemin.

Il est verbalisé.

Les gelées surviennent quelquefois dans ces localités vers le 15 de septembre dans les endroits bas et à la fin de ce mois dans les lieux élevés.

La gelée, cette année, a fait peu de dommages, mais la mouche et la rouille surtout en ont causé beaucoup.

M. Blanchard croit qu'il faudrait une somme de $1,600 pour compléter ce chemin.

COMTE DE MISSISQUOI.

Chemin de Brome.

Conducteur: HENRY BRIGHT.

Balance de l'appropriation de 1857	$2829 73
Montant payé	2802 75
Balance restant..	26 98

Voyez le rapport de l'an dernier, page 146 version anglaise, 148 version française.

La longueur projetée de ce chemin est de vingt-cinq milles, savoir, depuis la limite orientale du comté de Missisquoi au lac Magog, qui est aussi la limite orientale du comté de Brome.

Huit milles ont été ouverts par le gouvernement, il y a un certain nombre d'années.

En 1857 six milles ont été complétés. Le chemin fait en 1857, quoique un peu étroit, est néanmoins bien confectionné et les ponts bien construits.

L'été dernier trois milles de plus ont été achevés, ce qui donne une étendue en totalité de dix-sept milles de chemin praticable pour les voitures à roues.

Plusieurs églises ont été construites dans ces localités et plusieurs sont en voie de l'être.

Pour la qualité du sol et des bois, voyez le rapport ci-dessus cité.

T. BOUTILLIER,
Inspecteur des Agences.

d'été,

boisés

virons

eptem-

rouille

éter ce

version

depuis
limite

ombre

que un

tendue
s.
ont en

ences.